

# VIERDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK  
(PRIVAATRECHT)  
REDERS



Federale Overheidsdienst  
Mobiliteit en Vervoer  
Commissie Maritiem Recht

Verslaggever: Eric Van Hooydonk

VIERDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN  
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Dit Blauwboek bevat voorstellen van de Commissie Maritiem Recht voor de herziening van het Belgische scheepvaartrecht. Deze voorstellen vormen samen de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en worden in 2011 en 2012 onderworpen aan een publieke consultatie. Hoewel de hier voorliggende tekst nog enkele onvolkomenheden zou kunnen bevatten, is er de voorkeur aan gegeven de tekst te publiceren op [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be) zoals hij is voorgesteld tijdens de desbetreffende studiedag, zonder verbeteringen. Op basis van de ontvangen opmerkingen en overleg met belanghebbenden zal de Commissie Maritiem Recht de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek verder afwerken.



COMMISSIE MARITIEM RECHT

PROEVE  
VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK  
(PRIVAATRECHT)

REDERS

VIERDE BLAUWBOEK  
OVER DE HERZIENING VAN  
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

*Verslaggever:*  
*Eric Van Hooydonk*



*De jurist moet hier in het oog houden, dat slechts een zeer klein gedeelte van het rechtsleven zich bevindt in handen van rechters en advocaten. Deze zijn slechts koortsverschijnselen – het gezonde rechtsleven speelt zich in het dagelijkse leven af. De wetgever onderschatte hier zijn macht en zijn verantwoordelijkheid dan ook vooral niet.*

(Schadee, H., *Het schip en zijn schulden*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1963, 9 – of bedoelde Schadee “overschatte” ? – stof tot nadenken...)

*Wer den guten Tropfen genießt, der genießt auch den bösen.*

(Rabe, D., *Seehandelsrecht*, München, Verlag C.H. Beck, 2000, 236, nr. 22)

#### COLOFON

Eric Van Hooydonk  
Vierde Blauwboek over de herziening van het Belgisch Scheepvaartrecht  
Antwerpen  
Commissie Maritiem Recht  
2012

555 pag. - 29,7 x 21,0 cm

*Photos courtesy of Johan Vande Lanotte and Eric Van Hooydonk*

© 2012 Eric Van Hooydonk

Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder de uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van de auteur.

Hoewel bij de realisatie van deze uitgave een zo groot mogelijke nauwkeurigheid en correctheid werd nagestreefd, kan voor de aanwezigheid van eventuele (druk)fouten, onvolkomen- en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteurs hiervoor geen aansprakelijkheid.

Eric Van Hooydonk Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht  
Emiel Banningstraat 21/23, B-2000 Antwerpen

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, DG Maritiem Vervoer  
Vooruitgangstraat 56, B-1210 Brussel, lokaal 7A03

zeerecht@mobilit.fgov.be, droitmaritime@mobilit.fgov.be  
www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be

## VOORWOORD

De federale overheid heeft de jongste jaren aanzienlijke inspanningen geleverd om België als maritieme natie op de internationale kaart te zetten. De succesrijke herinvlagging van de Belgische koopvaardij en de profilering in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie zijn o.m. gepaard gegaan met diverse ingrepen tot modernisering van de maritieme wetgeving (nieuwe Wrakkenwet, nieuwe Scheepsarbeidsovereenkomstwetten voor de zeevisserij en de koopvaardij, toetreding tot het LLMC-Protocol en het Bunkerolieverdrag, nieuwe Maritieme Beveiligingswet, ...) en met een erkenning van het Noordzeebeleid als een afzonderlijk beleidsdomein. Samen met het aanhoudende succes van en de investeringen in de zee- en binnenhavens duidt dit op een grote dynamiek en vitaliteit, zowel in de publieke als de private haven- en scheepvaartsector. Deze sector is en blijft de motor van de Belgische economie.

Sinds enkele jaren is een volledige herziening van de Belgische scheepvaartwetgeving in voorbereiding. De in 2007 opgerichte Koninklijke Commissie voor de Herziening van het Zeerecht werkt aan een volledig nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek. Met de medewerking van talrijke binnen- en buitenlandse experts wordt een nieuwe wettelijke regeling uitgedokterd die de competitiviteit van de Belgische scheepvaart- en havenbedrijven en van de maritiem-juridische dienstverleners nog verder kan versterken. Dergelijke herziening is dringend nodig omdat de huidige Zeewet, waarvan de basisversie dateert uit 1879, sterk verouderd is.

Doorheen 2011 en 2012 wordt een Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gelanceerd, die meteen wordt onderworpen aan een publieke consultatie. Voorliggend Blauwboek is het vierde in een reeks van een twaalfstal verslagen van de herzieningscommissie. Deze verslagen bevatten een kritische analyse van de huidige Belgische wetgeving, die werd uitgewerkt mede in het licht van internationale verdragen, buitenlandse wetgeving en de betrokken belangen. Op basis van deze onderbouwde kritiek worden in de verslagen concrete tekstvoorstellen met bijhorende toelichting gepresenteerd. Ik feliciteer de herzieningscommissie met de grondigheid en de indrukwekkende resultaten van haar werkzaamheden.

Meteen doe ik een warme oproep aan alle betrokkenen uit de scheepvaart- en havensector en uit de juridische wereld om actief aan de consultatie deel te nemen en bij te dragen tot de opstelling van een wettelijke regeling die maximaal aan de noden beantwoordt. Op basis van de resultaten van de consultatie en een publiekrechtelijk complement zal een voorontwerp van wet worden opgesteld dat wordt onderworpen aan het formele wetgevende proces.

Gent, 20 december 2011

Johan Vande Lanotte  
Minister van Maritieme Mobiliteit



## TEN GELEIDE

De Belgische scheepvaart- en havensector behoort tot de wereldtop. De zeehaven van Antwerpen is de tweede van Europa en in vele opzichten, waaronder haar oppervlakte, de grootste ter wereld. Zeebrugge, Gent, Oostende, Brussel en Luik vervullen, elk wat hun activiteiten betreft, in Europa eveneens een leidinggevende rol. Wat betreft tonnage behoort de Belgische koopvaardij al jaren tot de twintig grootste ter wereld, vóór deze van verschillende grote Europese maritieme naties. De Belgische transportverzekeringsmarkt hoort bij de vijftien belangrijkste van de wereld. Maritiem België beschikt over een internationaal erkende know-how op bouwkundig, nautisch, economisch en juridisch gebied. In een tijd van globalisering is de maritieme sector meer dan ooit het kroonjuweel van de Belgische economie.

Met het oog op de verdere uitbouw van de Belgische scheepvaartsector – of de 'scheepvaartcluster' – is de herziening van het Belgische zeerecht een prioriteit. De huidige Belgische Zeewet – in het Wetboek van Koophandel opgenomen als Boek II – is volledig voorbijgestreefd door de hedendaagse praktijk van het zeevaart- en zeehandelsbedrijf en door buitenlandse wetgevingen.

Tijdens een druk bijgewoonde studiedag te Antwerpen op 16 mei 2006 kondigde toenmalig Minister van Mobiliteit en de Noordzee Renaat Landuyt een grootscheepse herziening van het zeerecht aan. Onder zijn impuls en met steun van de Koninklijke Belgische Redersvereniging is eind 2006 een beperkt Expertenteam Zeewet van start gegaan met de voorbereiding van een Nieuwe Belgische Zeewet. Dit team heeft een Groenboek gepubliceerd waarmee een aantal eerste ideeën en suggesties werden onderworpen aan een succesrijke eerste publieke consultatie.

Bij Koninklijk Besluit van 27 april 2007 werd een Commissie Maritiem Recht opgericht die de redactie van een nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek voorbereidt. Minister van Mobiliteit Yves Leterme en vervolgens Staatssecretaris Etienne Schouppe verleenden dit project volle steun. De herzieningscommissie treedt onafhankelijk op en tracht met alle in het geding zijnde publieke en commerciële belangen rekening te houden, zodat een goed evenwicht wordt bereikt. Het hoofdobjectief is het versterken van de internationale uitstraling en aantrekkingskracht van de Belgische scheepvaartcluster als geheel.

Na een grondige voorbereiding<sup>1</sup> en overleg met talrijke deskundigen kan de Commissie Maritiem Recht thans, in een reeks van een twaalfstal verslagen, 'Blauwboeken' genoemd, haar bevindingen en concrete voorstellen omtrent het privaatrechtelijk scheepvaartrecht ontvouwen. Deze Blauwboeken maken meteen het voorwerp uit van een (tweede) publieke consultatie.

Voorliggend Blauwboek bevat de nieuwe bepalingen betreffende de scheepsmede-eigendom en de aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders.

Namens de Commissie druk ik de hoop uit dat de scheepvaart-, haven- en rechtswereld de verslagen grondig zal bestuderen en constructieve voorstellen zal formuleren om de teksten waar nodig te verbeteren vooraleer ze aan de formele wetgevende procedure worden onderworpen. De Commissie dankt alle deelnemers aan deze consultatie bij voorbaat en van harte voor hun bijdrage.

---

<sup>1</sup> De websites werden laatst geconsulteerd op 15 april 2011. Dank is verschuldigd aan Mr. C. Clijmans voor overleg over IPR-aspecten, aan Mr. F. Stevens en Mr. J. Van Raemdonck voor voorbereidende werkzaamheden en aan mej. W. De Bruyne voor de organisatie van de studiedag te Gent op 20 december 2011.

Antwerpen, 20 december 2011

Eric Van Hooydonk  
Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht



## KRACHTLIJNEN VAN DE HOOFDSTUKKEN 'SCHEEPSMEDE-EIGENDOM' EN 'AANSPRAKELIJKHEID' VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK (PRIVAATRECHT)

In voorliggend Blauwboek wordt vooreerst vastgesteld dat er over de betekenis van de begrippen scheepseigenaar en reder geen volledige internationale eensgezindheid bestaat. Het begrip scheepseigenaar omvat nu eens uitsluitend de geregistreerde scheepseigenaar, dan weer, mede, de exploitant, zoals typisch een rompbevrachter. Het begrip reder duidt nu eens op de geregistreerde scheepseigenaar, dan weer op de exploitant, dan weer op beide. Gelet op deze verschillen verdient het de voorkeur in het Belgisch Scheepvaartwetboek aan te sluiten bij het in België meest gangbare algemene en juridische spraakgebruik. Concreet dient onder scheepseigenaar dan de geregistreerde titularis van het eigendomsrecht te worden verstaan, en onder de reder in wezen de feitelijke exploitant van het schip, die hetzij de eigenaar zelf is, hetzij de natuurlijke persoon of de rechtspersoon waaraan de eigenaar de zeggenschap over het gebruik en de exploitatie – het zgn. rederschap – heeft overgedragen. Daarnaast zal ook nog de figuur van de "scheepsgebruiker" worden onderscheiden. Deze van de *ship manager* wordt daarentegen niet nader in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek omlijnd. De algemene definities van de begrippen scheepseigenaar en reder zullen in bepaalde gevallen moeten wijken voor de bijzondere definities in welbepaalde hoofdstukken, inz. wanneer deze voortvloeien uit andersluidende begripsomschrijvingen in België bindende internationale verdragen. Een voorbeeld bieden de voorgestelde wetsbepalingen die het LLMC-Verdrag, het CLC-Verdrag, het Bunkerolieverdrag en het HNS-Verdrag in het Belgisch Scheepvaartwetboek integreren.

De huidige Belgische wettelijke regeling van de scheepsmede-eigendom is uiterst beknopt, weinig gestructureerd en lacuneus. Reeds bij een oppervlakkige vergelijking met de wetgeving van Duitsland, Frankrijk en Nederland valt op dat de in de Belgische Zeewet opgenomen regeling extreem bondig is en dat heel wat vraagstukken er volledig onbehandeld in blijven. Daarbij moet worden vastgesteld dat scheepsmede-eigendom in België en in andere landen tot vandaag regelmatig wordt gebruikt. Met het oog op de vergroting van de rechtszekerheid en de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag, en mede in het licht van de toepasselijkheid van het Belgisch Scheepvaartwetboek op niet-commerciële vaartuigen, is de invoering van een meer uitgewerkt, maar suppletief wettelijk kader ten zeerste gewenst. In voorliggend Blauwboek worden daartoe concrete voorstellen geformuleerd

Uit een kritische analyse van het huidige wettelijke regime van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in België kan worden besloten dat dit regime geenszins bevrediging schenkt. De wettekst reflecteert de vigerende rechtspraak op gebrekkige wijze, de theoretische verantwoordingen bewijzen geenszins dat de huidige regeling *per se* moet worden behouden, en het Belgische zeerecht neemt op internationaal vlak een extreme positie in. Niet alleen is het Belgisch recht m.b.t. het bewarend scheepsbeslag en de scheepsvoorrechten erg schuldeisersvriendelijk, en vervult het schip dientengevolge een rol als gemakkelijk te benutten verhaalsobject, maar daarbovenop draagt de scheepseigenaar een erg verstrekkende persoonlijke medegehoudenheid voor n.a.v. de exploitatie van het schip aangegane schulden. In geen enkel ander onderzocht rechtstelsel is de concentratie van (mede-)aansprakelijkheid in de persoon van de scheepseigenaar even verregaand als in België. Uit de afweging van de in het geding zijnde belangen, de beschouwing van andere zekerheidsmechanismen en de vergelijking van mogelijke alternatieven valt te besluiten dat in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek best wordt geopteerd voor een herwerking, verfijning en insnoering van de in artikel 46 van de Zeewet vervatte aansprakelijkheidsregeling. Ook daartoe worden hier voorstellen ontvouwd.

Wat betreft de materieelrechtelijke regeling van de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, is het aangewezen is in het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek de bepalingen in te werken van zowel het LLMC-Verdrag betreffende de aansprakelijkheidsbeperking in de zeevaart – waardoor België thans reeds gebonden is – als het CLNI-Verdrag betreffende de aansprakelijkheidsbeperking in de binnenvaart – waartoe België, vooral om aan te sluiten bij wat internationaal gangbaar is, dient toe te treden. N.a.v. de uitwerking van het nieuwe regime dient België zijn wetgeving, inz. wat de door het LLMC-Verdrag gelaten nationale beleidsruimte, eveneens beter op internationale geplogenheden af te stemmen. Dit geldt bijv. de aansprakelijkheidslimieten voor zeeschepen van minder dan 300 ton. De huidige Belgische regeling van de procedures voor aansprakelijkheidsbeperking is evenmin bevredigend. Rond diverse punten heerst rechtsonzekerheid. Vanuit internationaal perspectief gezien is de wetgeving bijzonder summier te noemen. O.m. omdat zij naar de oude, opgeheven faillissementswetgeving verwijst, is zij ook verouderd. Het is daarom wenselijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek een meer uitvoerige regeling op te nemen, die rekening houdt met wetgeving van andere landen, met de geldende internationale verdragen en met de CMI-Richtsnoeren over de beperkingsprocedure uit 2008. Inhoudelijk zijn in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek o.m. nieuwe regelingen opgenomen betreffende:

- het inroepen van de aansprakelijkheidsbeperking als verweer;
- de tegen de fondsvorming aan te wenden rechtsmiddelen;
- de tussenkomst van de vereffenaar, met uitsluiting van een rechter-commissaris;
- de gevolgen van de fondsvorming, van de laattijdige aangifte van schuldvorderingen en van rechterlijke uitspraken ten gronde;
- de ontbinding en sluiting van het fonds;
- de rechterlijke bevoegdheid.

Ten slotte is geen enkele reden gebleken voor een opgeven van de Belgische gebondenheid door het CLC-Verdrag 1992, het Fonds-Verdrag en het Bunkerolieverdrag (telkens in hun meest recente redactie). Deze regimes bevatten essentiële waarborgen voor een behoorlijke vergoeding van door schepen veroorzaakte verontreinigingsschade, vinden wereldwijd toepassing en gelden ook in de buurlanden van België. In dezelfde context is momenteel geen reden gebleken waarom België niet zou moeten toetreden tot het HNS-Verdrag 2010 of waarom de gebondenheid door het Nuclear-Verdrag zou moeten worden opgegeven. Bedoelde verdragsregimes worden in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geïntegreerd, met aandacht voor enkele onder de vigerende regeling gebleken wetgevingstechnische knelpunten. De bestaande implementatiewetten – m.n. de CLC-Uitvoeringswet en de Fonds-Uitvoeringswet – worden eveneens in het wetboek geïntegreerd. Hetzelfde geldt voor de bestaande Atoomschepenwet. Specifiek wat betreft het Bunkerolieverdrag is het wenselijk bij nationale wetsbepaling *responder immunity* in te voeren.

# INHOUD

<b>VOORWOORD</b> DOOR JOHAN VANDE LANOTTE, MINISTER VAN MARITIEME MOBILITEIT	5
<b>TEN GELEIDE</b> DOOR ERIC VAN HOOYDONK, VOORZITTER VAN DE COMMISSIE MARITIEM RECHT	6
<b>KRACHTLIJNEN VAN DE HOOFDSTUKKEN ‘SCHEEPSMEDE-EIGENDOM’ EN ‘AANSPRAKELIJKHEID’ VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK (PRIVAATRECHT)</b>	8
<b>INHOUD</b>	10
<b>AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN</b>	23
<b>ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS</b>	29
<b>1. ALGEMENE OPZET</b>	<b>31</b>
<b>A. POSITIE IN HET WETBOEK</b>	<b>31</b>
<b>B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN</b>	<b>32</b>
<b>2. BASISBEGRIPPEN</b>	<b>34</b>
<b>A. HUIDIGE REGELING</b>	<b>34</b>
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	34
A.2. BEOORDELING	34
A) ALGEMENE KRITIEK	34
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	37
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	39
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	47
E) SLOTSOM	54
<b>B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING</b>	<b>55</b>
B.1. ARTIKEL 4.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	55
A) WETTEKST	55
B) TOELICHTING	55
<b>3. SCHEEPSMEDE-EIGENDOM</b>	<b>59</b>
<b>A. HUIDIGE REGELING</b>	<b>59</b>
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	59
A.2. BEOORDELING	63
A) ALGEMENE KRITIEK	63
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	64
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	65
- DUITSLAND	65
- ENGELAND	69
- FRANKRIJK	70
- LUXEMBURG	72
- NEDERLAND	72
- ANDERE LANDEN	76

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	76
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	76
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	77
E) SLOTSOM	78
<b>B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING</b>	<b>79</b>
B.1. ARTIKEL 4.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	79
A) WETTEKST	79
B) TOELICHTING	79
B.2. ARTIKEL 4.2. INTERNATIONALE TOEPASSING	79
A) WETTEKST	81
B) TOELICHTING	81
B.3. ARTIKEL 4.3. MATERIËLE TOEPASSING	82
A) WETTEKST	82
B) TOELICHTING	83
B.4. ARTIKEL 4.4. ANDERE REGELGEVING	86
A) WETTEKST	86
B) TOELICHTING	86
B.5. ARTIKEL 4.5. AFWIJKENDE BEDINGEN	89
A) WETTEKST	89
B) TOELICHTING	89
B.6. ARTIKEL 4.6. MEERDERHEIDSREGEL	90
A) WETTEKST	90
B) TOELICHTING	90
B.7. ARTIKEL 4.7. REDELIJKHEID EN BILLIJKHEID	93
A) WETTEKST	93
B) TOELICHTING	93
B.8. ARTIKEL 4.8. VERTEGENWOORDIGINGSBEVOEGDHEID	94
A) WETTEKST	94
B) TOELICHTING	94
B.9. ARTIKEL 4.9. BENOEMING VAN EEN QUIRATAIR SCHEEPSBEHEERDER	95
A) WETTEKST	95
B) TOELICHTING	95
B.10. ARTIKEL 4.10. BEVOEGDHEDEN VAN DE QUIRATAIR SCHEEPSBEHEERDER	97
A) WETTEKST	97
B) TOELICHTING	97
B.11. ARTIKEL 4.11. VERANTWOORDINGSPLICHT	99
A) WETTEKST	99
B) TOELICHTING	100
B.12. ARTIKEL 4.12. BEËINDIGING VAN DE LASTGEVING	100
A) WETTEKST	100
B) TOELICHTING	100
B.13. ARTIKEL 4.13. AANDUIDING VAN EEN GERECHTELIJK QUIRATAIR SCHEEPSBEHEERDER	101
A) WETTEKST	101
B) TOELICHTING	101
B.14. ARTIKEL 4.14. KOSTEN, WINST EN VERLIES	102
A) WETTEKST	102
B) TOELICHTING	102
B.15. ARTIKEL 4.15. AANSPRAKELIJKHEID VAN SCHEEPSMEDE-EIGENAARS	103
A) WETTEKST	103
B) TOELICHTING	103



B.16. ARTIKEL 4.16. BESCHIKKING OVER SCHEEPSAANDELEN	104
A) WETTEKST	104
B) TOELICHTING	105
B.17. ARTIKEL 4.17. GEDWONGEN OVERNAME VAN SCHEEPSAANDELEN	105
A) WETTEKST	105
B) TOELICHTING	105
B.18. ARTIKEL 4.18. BEËINDIGING VAN SCHEEPSMEDE-EIGENDOM	107
A) WETTEKST	107
B) TOELICHTING	107
B.19. ARTIKEL 4.19. VERJARING	109
A) WETTEKST	109
B) TOELICHTING	109

## **4. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR** **110**

### **A. HUIDIGE REGELING** **110**

#### A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN 110

#### A.2. BEOORDELING 112

##### A) ALGEMENE KRITIEK 112

##### - OVERZICHT VAN KNELPUNTEN 112

##### - GEBREKKIGE WETGEVENDE ONDERBOUWING VAN DE HEERSENDE LEER INZAKE DE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR 112

##### - AANHOUDENDE INTERPRETATIEVE CONTROVERSES ROND DE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR IN RECHTSPRAAK EN RECHTSLEER 120

##### - TWIJFELACHTIGE THEORETISCHE ONDERBOUWING VAN DE HEERSENDE LEER INZAKE DE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR 123

##### - RECHTSONZEKERHEID ROND DE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR I.V.M. EXPEDITEURSCOGNOSSEMENTEN EN ANDERE HEDENDAAGSE VERVOERDOCUMENTEN 139

##### - ONOVERZICHTELIJKHEID VAN HET AANSPRAKELIJKHEIDSREGIME VOOR DE BINNENVAART 141

##### - HET ONTBREKEN VAN EEN WETTELIJKE IPR-REGELING 142

##### B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING 143

##### C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING 144

##### - DUITSLAND 144

##### - ENGELAND 152

##### - FRANKRIJK 160

##### - LUXEMBURG 161

##### - NEDERLAND 162

##### - ANDERE LANDEN 180

##### D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN 181

##### - STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE 181

##### - NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN 184

##### - ALTERNATIEVE WETGEVENDE SCENARIO'S 194

##### E) SLOTSOM 198

### **B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING** **198**

#### B.1. ARTIKEL 4.20. ANDERE REGELGEVING 198

##### A) WETTEKST 198

##### B) TOELICHTING 199

B.2. ARTIKEL 4.21. AFWIJKENDE BEDINGEN	200
A) WETTEKST	200
B) TOELICHTING	200
B.3. ARTIKEL 4.22. EIGEN DADEN	201
A) WETTEKST	201
B) TOELICHTING	201
B.4. ARTIKEL 4.23. VERBINTENISSEN AANGEGAAN DOOR OF VOOR DE GEZAGVOERDER	202
A) WETTEKST	202
B) TOELICHTING	202
B.5. ARTIKEL 4.24. DADEN VAN DE GEZAGVOERDER	206
A) WETTEKST	206
B) TOELICHTING	206
B.6. ARTIKEL 4.25. DADEN VAN AANGESTELDEN	207
A) WETTEKST	207
B) TOELICHTING	207
B.7. ARTIKEL 4.26. AANSPRAKELIJKHEID NA EIGENDOMSOVERDRACHT	210
A) WETTEKST	210
B) TOELICHTING	210
B.8. ARTIKEL 4.27. GEHOUDENHEID <i>IN SOLIDUM</i>	210
A) WETTEKST	210
B) TOELICHTING	210
B.9. ARTIKEL 4.28. VERHAALSRECHT	211
A) WETTEKST	211
B) TOELICHTING	211

## **5. ALGEMENE BEPERKING** **212**

<b>A. HUIDIGE REGELING</b>	<b>212</b>
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	212
A.2. BEOORDELING	216
A) ALGEMENE KRITIEK	216
- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN	216
- WETGEVINGSTECHNISCH SLORDIGE INWERKING VAN HET LLMC-VERDRAG IN HET BELGISCH RECHT	216
- GEBREKKIG NATIONAAL REGIME VOOR KLEINE ZEESCHEPEN EN BINNENSCHEPEN	216
- ONDUIDELIJK REGIME VAN BEPERKING BIJ OLIEVERONTREINIGING	222
- DISCUTABELE ACTIEMOGELIJKHEDEN VOOR DE WATERWEG- EN HAVENBESTUREN	226
- WRIJVING MET DE WETTEN BETREFFENDE DE SCHEEPSARBEIDSOVEREENKOMSTEN	227
- WETGEVINGSTECHNISCHE GEBREKEN EN INZ. VERWARRENDE INDELING VAN DE BEPALINGEN VAN DE ZEEWET OVER DE BEPERKINGSPROCEDURE	230
- ONTOEREIKENDE REGELING VAN DE AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING ZONDER FONDSVORMING	231
- GEBREKKIGE REGELING VAN DE FONDSVORMINGSPROCEDURE	232
- GEBREKKIGE REGELING VAN DE BETWISTINGEN BETREFFENDE DE FONDSVORMING	235
- GEBREKKIGE REGELING VAN DE VEREFFENING VAN HET BEPERKINGSFONDS	238

- INCONSISTENTIE VAN DE REGELING VAN DE RECHTERLIJKE BEVOEGDHEID	
M.B.T. DE ONDERSCHIEDEN BEPERKINGSFONDSEN	243
- ONDUIDELIJKHEID OMTRENT ENKELE IPR-ASPECTEN	244
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	248
- HET LLMC-VERDRAG	248
- DE CMI GUIDELINES IN RESPECT OF PROCEDURAL RULES RELATING TO LIMITATION OF LIABILITY IN MARITIME LAW	249
- HET CLNI-VERDRAG	257
- RICHTLIJN 2009/20/EG	303
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	303
- DUITSLAND	303
- ENGELAND	312
- FRANKRIJK	317
- LUXEMBURG	322
- NEDERLAND	322
- ANDERE LANDEN	331
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	334
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE PUBLIEKE CONSULTATIE	334
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	334
E) SLOTSOM	340
<b>B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING</b>	<b>342</b>
B.1. ZEESCHEPEN	342
B.1.1. ALGEMENE BEPALINGEN	342
B.1.1.1. ARTIKEL 4.29. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	342
A) WETTEKST	342
B) TOELICHTING	343
B.1.1.2. ARTIKEL 4.30. UITLEGGING	344
A) WETTEKST	344
B) TOELICHTING	344
B.1.1.3. ARTIKEL 4.31. INTERNATIONALE TOEPASSING	344
A) WETTEKST	344
B) TOELICHTING	345
B.1.2. HET RECHT OP BEPERKING	345
B.1.2.1. ARTIKEL 4.32. TOT AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING GERECHTIGDE PERSONEN	345
A) WETTEKST	345
B) TOELICHTING	345
B.1.2.2. ARTIKEL 4.33. ERKENNING VAN AANSPRAKELIJKHEID	346
A) WETTEKST	346
B) TOELICHTING	346
B.1.2.3. ARTIKEL 4.34. VORDERINGEN VATBAAR VOOR BEPERKING	346
A) WETTEKST	346
B) TOELICHTING	347
B.1.2.4. ARTIKEL 4.35. VORDERINGEN UITGEZONDERD VAN BEPERKING	347
A) WETTEKST	347
B) TOELICHTING	347
B.1.2.5. ARTIKEL 4.36. GEDRAGINGEN DIE DE BEPERKING OPHEFFEN	348
A) WETTEKST	348
B) TOELICHTING	348
B.1.2.6. ARTIKEL 4.37. VERREKENING VAN VORDERINGEN	348
A) WETTEKST	348
B) TOELICHTING	349

B.1.3. AANSPRAKELIJKHEIDSGRENZEN	349
B.1.3.1. ARTIKEL 4.38. ALGEMENE GRENZEN	349
A) WETTEKST	349
B) TOELICHTING	350
B.1.3.2. ARTIKEL 4.39. GRENS VOOR VORDERINGEN VAN PASSAGIERS	350
A) WETTEKST	350
B) TOELICHTING	350
B.1.3.3. ARTIKEL 4.40. OMREKENING IN DE NATIONALE MUNT	351
A) WETTEKST	351
B) TOELICHTING	351
B.1.3.4. ARTIKEL 4.41. SAMENLOOP VAN VORDERINGEN	351
A) WETTEKST	351
B) TOELICHTING	352
B.1.4. BEPERKINGSPROCEDURE ZONDER FONDSVORMING	352
B.1.4.1. ARTIKEL 4.42. BEGINSELEN	352
A) WETTEKST	352
B) TOELICHTING	352
B.1.4.2. ARTIKEL 4.43. RECHTSGEVOLGEN	352
A) WETTEKST	352
B) TOELICHTING	353
B.1.4.3. ARTIKEL 4.44. VEROORDELING EN INTEREST	353
A) WETTEKST	353
B) TOELICHTING	353
B.1.5. BEPERKINGSPROCEDURE MET FONDSVORMING	354
B.1.5.1. ARTIKEL 4.45. BEGINSELEN	354
A) WETTEKST	354
B) TOELICHTING	355
B.1.5.2. ARTIKEL 4.46. VERZOEKSCHRIFT TOT OPENING VAN EEN BEPERKINGSPROCEDURE	356
A) WETTEKST	356
B) TOELICHTING	357
B.1.5.3. ARTIKEL 4.47. DOSSIER TER GRIFFIE	358
A) WETTEKST	358
B) TOELICHTING	358
B.1.5.4. ARTIKEL 4.48. OPENINGSBESCHIKKING	358
A) WETTEKST	358
B) TOELICHTING	359
B.1.5.5. ARTIKEL 4.49. VEREFFENAARS	360
A) WETTEKST	360
B) TOELICHTING	361
B.1.5.6. ARTIKEL 4.50. VORMING VAN HET BEPERKINGSFONDS	362
A) WETTEKST	362
B) TOELICHTING	362
B.1.5.7. ARTIKEL 4.51. BESCHIKBAARHEIDSBESCHIKKING	362
A) WETTEKST	362
B) TOELICHTING	363
B.1.5.8. ARTIKEL 4.52. GRONDEN VOOR NIET-ONTVANKELIJKHEID	364
A) WETTEKST	364
B) TOELICHTING	365
B.1.5.9. ARTIKEL 4.53. AANGIFTE VAN SCHULDVORDERINGEN	366
A) WETTEKST	366
B) TOELICHTING	367

B.1.5.10. ARTIKEL 4.54. VERIFICATIE VAN SCHULDVORDERINGEN	368
A) WETTEKST	368
B) TOELICHTING	368
B.1.5.11. ARTIKEL 4.55. BETWISTING VAN VEROORDELINGEN TEN GRONDE	370
A) WETTEKST	370
B) TOELICHTING	370
B.1.5.12. ARTIKEL 4.56. VERDELING VAN HET BEPERKINGSFONDS	371
A) WETTEKST	371
B) TOELICHTING	372
B.1.5.13. ARTIKEL 4.57. SLUITING VAN HET BEPERKINGSFONDS	373
A) WETTEKST	373
B) TOELICHTING	373
B.1.5.14. ARTIKEL 4.58. BIJKOMENDE GARANTIE	374
A) WETTEKST	374
B) TOELICHTING	375
B.1.5.15. ARTIKEL 4.59. RECHTSKRACHT VAN EN BEZWAAR TEGEN DE BESCHIKKINGEN	375
A) WETTEKST	375
B) TOELICHTING	376
B.2. BINNENSCHEPEN	379
B.2.1. ALGEMENE BEPALINGEN	379
B.2.1.1. ARTIKEL 4.60. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	379
A) WETTEKST	379
B) TOELICHTING	379
B.2.1.2. ARTIKEL 4.61. UITLEGGING	380
A) WETTEKST	380
B) TOELICHTING	380
B.2.1.3. ARTIKEL 4.62. INTERNATIONALE TOEPASSING	380
A) WETTEKST	380
B) TOELICHTING	381
B.2.2. HET RECHT OP BEPERKING	381
B.2.2.1. ARTIKEL 4.63. TOT AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING GERECHTIGDE PERSONEN	381
A) WETTEKST	381
B) TOELICHTING	382
B.2.2.2. ARTIKEL 4.64. ERKENNING VAN AANSPRAKELIJKHEID	382
A) WETTEKST	382
B) TOELICHTING	382
B.2.2.3. ARTIKEL 4.65. VORDERINGEN VATBAAR VOOR BEPERKING	382
A) WETTEKST	382
B) TOELICHTING	382
B.2.2.4. ARTIKEL 4.66. VORDERINGEN UITGEZONDERD VAN BEPERKING	383
A) WETTEKST	383
B) TOELICHTING	383
B.2.2.5. ARTIKEL 4.67. GEDRAGINGEN DIE DE BEPERKING OPHEFFEN	384
A) WETTEKST	384
B) TOELICHTING	384
B.2.2.6. ARTIKEL 4.68. VERREKENING VAN VORDERINGEN	384
A) WETTEKST	384
B) TOELICHTING	384

B.2.3. AANSPRAKELIJKHEIDSGRENZEN	384
B.2.3.1. ARTIKEL 4.69. ALGEMENE GRENZEN	384
A) WETTEKST	384
B) TOELICHTING	385
B.2.3.2. ARTIKEL 4.70. GRENZEN VOOR VORDERINGEN VAN PASSAGIERS	386
A) WETTEKST	386
B) TOELICHTING	386
B.2.3.3. ARTIKEL 4.71. OMREKENING IN DE NATIONALE MUNT	386
A) WETTEKST	386
B) TOELICHTING	386
B.2.3.4. ARTIKEL 4.72. SAMENLOOP VAN VORDERINGEN	387
A) WETTEKST	387
B) TOELICHTING	387
B.2.4. BEPERKINGSPROCEDURE ZONDER FONDSVORMING	388
B.2.4.1. ARTIKEL 4.73. BEGINSELEN	388
A) WETTEKST	388
B) TOELICHTING	388
B.2.4.2. ARTIKEL 4.74. RECHTSGEVOLGEN	388
A) WETTEKST	388
B) TOELICHTING	388
B.2.4.3. ARTIKEL 4.75. VEROORDELING EN INTEREST	389
A) WETTEKST	389
B) TOELICHTING	389
B.2.5. BEPERKINGSPROCEDURE MET FONDSVORMING	389
B.2.5.1. ARTIKEL 4.76. BEGINSELEN	389
A) WETTEKST	389
B) TOELICHTING	390
B.2.5.2. ARTIKEL 4.77. VERZOEKSCHRIFT TOT OPENING VAN EEN BEPERKINGSPROCEDURE	390
A) WETTEKST	390
B) TOELICHTING	391
B.2.5.3. ARTIKEL 4.78. DOSSIER TER GRIFFIE	391
A) WETTEKST	391
B) TOELICHTING	391
B.2.5.4. ARTIKEL 4.79. OPENINGSBESCHIKKING	392
A) WETTEKST	392
B) TOELICHTING	392
B.2.5.5. ARTIKEL 4.80. VEREFFENAARS	392
A) WETTEKST	392
B) TOELICHTING	394
B.2.5.6. ARTIKEL 4.81. VORMING VAN HET BEPERKINGSFONDS	394
A) WETTEKST	394
B) TOELICHTING	394
B.2.5.7. ARTIKEL 4.82. BESCHIKBAARHEIDSBESCHIKKING	394
A) WETTEKST	394
B) TOELICHTING	395
B.2.5.8. ARTIKEL 4.83. GRONDEN VOOR NIET-ONTVANKELIJKHEID	395
A) WETTEKST	395
B) TOELICHTING	396
B.2.5.9. ARTIKEL 4.84. AANGIFTE VAN SCHULDVORDERINGEN	396
A) WETTEKST	396
B) TOELICHTING	397

B.2.5.10. ARTIKEL 4.85. VERIFICATIE VAN SCHULDVORDERINGEN	397
A) WETTEKST	397
B) TOELICHTING	397
B.2.5.11. ARTIKEL 4.86. BETWISTING VAN VEROORDELINGEN TEN GRONDE	398
A) WETTEKST	398
B) TOELICHTING	398
B.2.5.12. ARTIKEL 4.87. VERDELING VAN HET BEPERKINGSFONDS	398
A) WETTEKST	398
B) TOELICHTING	399
B.2.5.13. ARTIKEL 4.88. SLUITING VAN HET BEPERKINGSFONDS	399
A) WETTEKST	399
B) TOELICHTING	400
B.2.5.14. ARTIKEL 4.89. BIJKOMENDE GARANTIE	400
A) WETTEKST	400
B) TOELICHTING	400
B.2.5.15. ARTIKEL 4.90. RECHTSKRACHT VAN EN BEZWAAR TEGEN DE BESCHIKKINGEN	401
A) WETTEKST	401
B) TOELICHTING	402

## 6. VERONTREINIGING 403

<b>A. HUIDIGE REGELING</b>	<b>403</b>
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	403
A.2. BEOORDELING	408
A) ALGEMENE KRITIEK	408
- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN	408
- VERSPREIDING VAN DE RELEVANTE WETSBEPALINGEN	409
- INCONSISTENTIE VAN DE VERWIJZINGEN NAAR HET CLC-VERDRAG	410
- NIET-PUBLICATIE VAN DE RECENTE WIJZIGINGEN VAN DE AANSPRAKELIJKHEIDSLIMIETEN	411
- SCHIJNBARE BEPERKING VAN HET TOEPASSINGSGEBIED VAN HET RECHTSTREEKS VORDERINGSRECHT	411
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	412
- HET CLC-VERDRAG 1992	412
- HET FONDS-VERDRAG	416
- HET BUNKEROLIEVERDRAG	417
- HET HNS-VERDRAG	422
- HET ATOOMSCHEPENVERDRAG	431
- HET NUCLEAR-VERDRAG	431
- HET CRDNI-VERDRAG	432
- RICHTLIJN 2004/35/EG	432
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	433
- DUITSLAND	433
- ENGELAND	434
- FRANKRIJK	444
- LUXEMBURG	445
- NEDERLAND	445
- ANDERE LANDEN	453
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	453
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	453

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	453
E) SLOTSOM	457
<b>B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING</b>	<b>458</b>
B.1. VERONTREINIGING DOOR OLIESCHEPEN	458
B.1.1. ARTIKEL 4.91. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	458
A) WETTEKST	458
B) TOELICHTING	459
B.1.2. ARTIKEL 4.92. UITLEGGING	460
A) WETTEKST	460
B) TOELICHTING	460
B.1.3. ARTIKEL 4.93. RECHTSMACHT EN BEVOEGDHEID	460
A) WETTEKST	460
B) TOELICHTING	461
B.1.4. ARTIKEL 4.94. ERKENNING EN TENUITVOERLEGGING	461
A) WETTEKST	461
B) TOELICHTING	462
B.1.5. ARTIKEL 4.95. INTERNATIONALE EN MATERIËLE TOEPASSING	462
A) WETTEKST	462
B) TOELICHTING	463
B.1.6. ARTIKEL 4.96. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR	463
A) WETTEKST	463
B) TOELICHTING	464
B.1.7. ARTIKEL 4.97. VOORVALLEN WAARBIJ TWEE OF MEER SCHEPEN ZIJN BETROKKEN	464
A) WETTEKST	464
B) TOELICHTING	464
B.1.8. ARTIKEL 4.98. BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID	464
A) WETTEKST	464
B) TOELICHTING	466
B.1.9. ARTIKEL 4.100. GRONDEN VOOR NIET-ONTVANKELIJKHEID	466
A) WETTEKST	466
B) TOELICHTING	466
B.1.10. ARTIKEL 4.101. RECHTSTREEKSE VORDERING TEGEN DE VERZEKERAAR	466
A) WETTEKST	466
B) TOELICHTING	467
B.1.11. ARTIKEL 4.103. VERJARING	467
A) WETTEKST	467
B) TOELICHTING	467
B.1.12. ARTIKEL 4.104. TOEPASSING VAN HET FONDS-VERDRAG EN HET FONDS-PROTOCOL 2003	468
A) WETTEKST	468
B) TOELICHTING	468
B.1.13. ARTIKEL 4.105. RECHTSPERSOONLIJKHEID VAN DE INTERNATIONALE OLIEVERONTREINIGINGSFONDSEN	468
A) WETTEKST	468
B) TOELICHTING	468
B.1.14. ARTIKEL 4.106. TUSSENKOMST VAN DE INTERNATIONALE OLIEVERONTREINIGINGSFONDSEN	468
A) WETTEKST	468
B) TOELICHTING	469



B.1.15. ARTIKEL 4.107. SUBROGATIE EN VERHAAL	469
A) WETTEKST	469
B) TOELICHTING	469
B.2. VERONTREINIGING DOOR BUNKEROLIE	470
B.2.1. ARTIKEL 4.108. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	470
A) WETTEKST	470
B) TOELICHTING	471
B.2.2. ARTIKEL 4.109. UITLEGGING	471
A) WETTEKST	471
B) TOELICHTING	471
B.2.3. ARTIKEL 4.110. RECHTSMACHT EN BEVOEGDHEID	471
A) WETTEKST	471
B) TOELICHTING	472
B.2.4. ARTIKEL 4.111. ERKENNING EN TENUITVOERLEGGING	472
A) WETTEKST	472
B) TOELICHTING	472
B.2.5. ARTIKEL 4.112. INTERNATIONALE EN MATERIEËLE TOEPASSING	473
A) WETTEKST	473
B) TOELICHTING	473
B.2.6. ARTIKEL 4.113. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR	474
A) WETTEKST	474
B) TOELICHTING	475
B.2.7. ARTIKEL 4.114. VOORVALLEN WAARBIJ TWEE OF MEER SCHEPEN ZIJN BETROKKEN	475
A) WETTEKST	475
B) TOELICHTING	475
B.2.8. ARTIKEL 4.115. BEPERKING VAN DE AANSPRAKELIJKHEID	475
A) WETTEKST	475
B) TOELICHTING	475
B.2.9. ARTIKEL 4.116. RECHTSTREEKSE VORDERING TEGEN DE VERZEKERAAR	476
A) WETTEKST	476
B) TOELICHTING	476
B.2.10. ARTIKEL 4.117. VERJARING	476
A) WETTEKST	476
B) TOELICHTING	476
B.3. VERONTREINIGING DOOR GEVAARLIJKE EN SCHADELIJKE STOFFEN	477
B.3.1. ARTIKEL 4.118. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	477
A) WETTEKST	477
B) TOELICHTING	479
B.3.2. ARTIKEL 4.119. UITLEGGING	479
A) WETTEKST	479
B) TOELICHTING	479
B.3.3. ARTIKEL 4.120. RECHTSMACHT MET BETREKKING TOT VORDERINGEN TEGEN DE EIGENAAR	480
A) WETTEKST	480
B) TOELICHTING	481
B.3.4. ARTIKEL 4.121. RECHTSMACHT MET BETREKKING TOT VORDERINGEN TEGEN HET HNS-FONDS OF INGESTELD DOOR HET HNS-FONDS	481
A) WETTEKST	481
B) TOELICHTING	482

B.3.5. ARTIKEL 4.122. ERKENNING EN TENUITVOERLEGGING	482
A) WETTEKST	482
B) TOELICHTING	482
B.3.6. ARTIKEL 4.123. INTERNATIONALE EN MATERIEËLE TOEPASSING	483
A) WETTEKST	483
B) TOELICHTING	484
B.3.7. ARTIKEL 4.124. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE EIGENAAR	484
A) WETTEKST	484
B) TOELICHTING	485
B.3.8. ARTIKEL 4.125. VOORVALLEN WAARBIJ TWEE OF MEER SCHEPEN ZIJN BETROKKEN	485
A) WETTEKST	485
B) TOELICHTING	485
B.3.9. ARTIKEL 4.126. BEPERKING VAN DE AANSPRAKELIJKHEID	486
A) WETTEKST	486
B) TOELICHTING	487
B.3.10. ARTIKEL 4.127. GRONDEN VOOR NIET-ONTVANKELIJKHEID	488
A) WETTEKST	488
B) TOELICHTING	488
B.3.11. ARTIKEL 4.128. OVERLIJDEN EN LETSEL	488
A) WETTEKST	488
B) TOELICHTING	488
B.3.12. ARTIKEL 4.129. RECHTSTREEKSE VORDERING TEGEN DE VERZEKERAAR	488
A) WETTEKST	488
B) TOELICHTING	489
B.3.13. ARTIKEL 4.130. TOEPASSING VAN HOOFDSTUK III VAN HET HNS-VERDRAG	489
A) WETTEKST	489
B) TOELICHTING	489
B.3.14. ARTIKEL 4.131. RECHTSPERSOONLIJKHEID VAN HET HNS-FONDS	489
A) WETTEKST	489
B) TOELICHTING	489
B.3.15. ARTIKEL 4.132. SUBROGATIE EN VERHAAL	490
A) WETTEKST	490
B) TOELICHTING	490
B.3.16. ARTIKEL 4.133. VERJARING	490
A) WETTEKST	490
B) TOELICHTING	490
B.4. NUCLEAIRE SCHADE	491
B.4.1. ARTIKEL 4.134. SCHADE DOOR NUCLEAIRE SCHEPEN	491
A) WETTEKST	491
B) TOELICHTING	491
B.4.2. ARTIKEL 4.135. SCHADE BIJ ZEEVERVOER VAN NUCLEAIRE STOFFEN	492
A) WETTEKST	492
B) TOELICHTING	492

## **7. WETTEKST** **493**



## AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN<sup>2</sup>

Aansprakelijkheidsbeperkingsverdrag 1924	Internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 25 augustus 1924
Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit	K.B. 24 november 1989 betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale akten inzake de zeevaart
Aanvaringsverdrag 1910	Internationale Overeenkomst voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring, opgemaakt te Brussel op 23 september 1910
Aanvullend Fonds-Protocol 2003	Protocol bij het Internationaal Verdrag tot oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, 1992, opgemaakt te Londen op 19 mei 2003
Aeby-Deceuninck RN	Aeby, F. en Deceuninck, A., “Hypothèques et privilèges maritimes et fluviaux”, <i>Répertoire notarial</i> , Brussel, Larcier, 1981
Altfuldisch	Altfuldisch, R., <i>Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See</i> , Berlijn / Heidelberg, Springer, 2007
Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928	Wet van 5 juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst
Arroyo	Arroyo, I., <i>Curso de derecho marítimo</i> , Barcelona, J.M. Bosch, 2001
Atoomschepenwet	W. van 9 augustus 1963 tot vaststelling van de aansprakelijkheid van de exploitant van een atoomschip
Atoomschepenverdrag	Verdrag betreffende de aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen, opgemaakt te Brussel op 25 mei 1962
Athanassopoulou	Athanassopoulou, V., <i>Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge</i> , Tübingen, Mohr Siebeck, 2005
Bergingsverdrag 1989	Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, opgemaakt te Londen op 28 april 1989
Berlingieri	Berlingieri, F., <i>Arrest of ships</i> , London, Informa, 2011

<sup>2</sup> Voor hieronder niet verklaarde afkortingen, zie Interuniversitaire Commissie Juridische Verwijzingen en Afkortingen, *Juridische verwijzingen en afkortingen*, Mechelen, Kluwer, 2008, 170 p.

Brussel I-Verordening	Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken
Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo	Carbone, S.M., Celle, P. en Lopez de Gonzalo, M., <i>Il diritto marittimo</i> , Turijn, G. Giappichelli, 2006
Carver	Treitel, G. en Reynolds, F.M.B., <i>Carver on Bills of Lading</i> , London, Sweet & Maxwell, 2005
Chauveau	Chauveau, P., <i>Traité de droit maritime</i> , Parijs, Librairies techniques, 1958
Chorley-Giles	Gaskell, N.J.J., Debattista, C. en Swatton, R.J., <i>Chorley &amp; Giles' Shipping Law</i> , Londen, Financial Times, 1987
CLC-Uitvoeringswet	W. 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969
CLC-Verdrag	Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 27 november 1992
Cleton	Cleton, R., <i>Hoofddlijnen van het vervoerrecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994
Cleveringa	Cleveringa, R.P., <i>Zeerecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1961
CLNI-Verdrag	Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, opgemaakt te Straatsburg op 4 november 1988
Corbier	Corbier, I., <i>La notion juridique d'armateur</i> , Parijs, P.U.F., 1999
Danjon I	Danjon, D., <i>Traité de droit maritime</i> , I, Parijs, Sirey, 1926
Danjon II	Danjon, D., <i>Traité de droit maritime</i> , II, Parijs, Sirey, 1926
De Decker	De Decker, M., <i>Beginnelsen van Belgisch binnenvaartrecht</i> , Antwerpen, V.Z.W. De Schroef, 1991
Dekkers-Dirix	Dekkers, R. en Dirix, E., <i>Handboek Burgerlijk Recht</i> , II, Antwerpen, Intersentia, 2005
Delwaide SB	Delwaide, L., <i>Scheepsbeslag</i> , Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1988
Delwaide-Blockx 1990	Delwaide, L. en Blockx, J., "Kroniek van Zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989", TBH 1990, (564)

Delwaide-Blockx 1991	Delwaide, L. en Blockx, J., “Kroniek van Zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989”, TBH 1991, (943)
Derrington-Turner	Derrington, S.C. en Turner, J.M., <i>The Law and Practice of Admiralty Matters</i> , Oxford, Oxford University Press, 2007
De Smet I	De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , I, Brussel, Larcier, 1971
De Weerd I	De Weerd, I. (red.), <i>Zerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , I, Antwerpen, ETL, 1998
De Weerd II	De Weerd, I. (red.), <i>Zerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , I, Antwerpen, ETL, 2003
De Weerd III	De Weerd, I. (red.), <i>Zerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , III, Antwerpen, ETL, 2008
Dirix-De Corte	Dirix, E. en De Corte, R., <i>Zekerheidsrechten</i> , Mechelen, Kluwer, 2006
DMF	Le Droit Maritime Français
Falkanger-Bull-Brautaset	Falkanger, T., Bull, H.J. en Brautaset, L., <i>Introduction to Maritime Law</i> , s.l., Tano Aschehoug, 1998
Flach	Flach, R.J.C., <i>Scheepsvoorrechten</i> , Deventer, Kluwer, 2001
Fogarty	Fogarty, A.R.M., <i>Merchant Shipping Legislation</i> , Londen / Singapore, LLP, 2004
Fonds-Protocol 1992	Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag van 1971 ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Londen op 27 november 1992
Fonds-Uitvoeringswet	W. 6 augustus 1993 “houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003
Fonds-Verdrag	Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, gewijzigd bij het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag van 1971 ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Londen op 27 november 1992

Gilmore-Black	Gilmore, G. en Black, Ch.L., <i>The law of admiralty</i> , Mineola, The Foundation Press, 1975
Gold-Chircop-Kindred	Gold, E., Chircop, A. en Kindred, H., <i>Maritime Law</i> , Toronto, Irwin Law, 2003
Griggs-Williams-Farr	Griggs, P., Williams, R. en Farr, J., <i>Limitation of liability for maritime claims</i> , Londen, LLP, 2005,
Grime	Grime, R., <i>Shipping law</i> , Londen, Sweet & Maxwell, 1991
Groenboek	Van Hooydonk, E. (ed.), <i>Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet</i> , Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007
Hare	Hare, J., <i>Shipping Law &amp; Admiralty Jurisdiction in South Africa</i> , Kenwyn, Juta, 1999
Heenen-Libouton	Heenen, J. en Libouton, J., “Examen de jurisprudence (1966 à 1978). Le droit maritime”, <i>RCJB</i> 1979, (183)
Hennebicq II.I	Hennebicq, L., <i>Principes de Droit Maritime Comparé</i> , II.I, Brussel / Parijs, Larcier / Pedone, 1910
Herber	Herber, R., <i>Seehandelsrecht</i> , Berlijn / New York, Walter de Gruyter, 1999
HGB	Handelsgesetzbuch
Hill	Hill, C., <i>Maritime law</i> , Londen / Hong Kong, LLP, 2003
ISM-Code	International Safety Management Code
ISPS-Code	International Code for the Security of Ships and of Port Facilities
Jacobs I	Jacobs V., <i>Le droit maritime belge</i> , I, Brussel, Polleunis, Ceuterick et De Smet, 1889
Japikse	Japikse, R.E., <i>Verkeersmiddelen en vervoer. Deel I. Algemene bepalingen en rederij</i> , in <i>Asser-Serie</i> , Deventer, Kluwer, 2004
LA Libert	<i>Liber amicorum Hubert Libert</i> , Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 1999
LA Putzeys	Département de Droit international Charles De Visscher de la Faculté de Droit de l'Université catholique de Louvain, <i>Liber amicorum Jacques Putzeys</i> , Brussel, Bruylant, 1996
LA Roland	<i>Liber amicorum R. Roland</i> , Brussel / Gent, Larcier, 2003
LA Van den Heuvel	<i>Liber amicorum Jozef Van den Heuvel</i> , Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1999
LA Wijffels	Serck, M.-P. (Ed.), <i>Liber Amicorum Robert Wijffels</i> , Antwerpen, ETL, 2001
Lefebvre d'Ovidio-Pescatore-Tullio	Lefebvre d'Ovidio, A., Pescatore, G. en Tullio, L., <i>Manuale di diritto della navigazione</i> , Milaan, Dott. A. Giuffrè, 2008
Libouton	Libouton, J., “Examen de jurisprudence (1979 à 1987). Le droit maritime”, <i>RCJB</i> 1990, (129)

LLMC-Protocol 1996	Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, opgemaakt te Londen op 2 mei 1996
LLMC-Verdrag	Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976
Mandaraka-Sheppard	Mandaraka-Sheppard, A., <i>Modern Admiralty Law</i> , Abingdon / New York, Routledge Cavendish, 2001
Nuclear-Verdrag	Overeenkomst inzake de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van het zeevervoer van nucleaire stoffen, opgemaakt te Brussel op 17 december 1971
NBW	Nederlands Burgerlijk Wetboek
Oostwouder	Oostwouder, W.J., <i>Hoofd zaken Boek 8 BW</i> , Deventer, Kluwer, 1994
OVH	Dirix, E., Cuypers, A. en Tison, M., <i>Voorrechten en hypothecken Artikelsgenijze commentaren</i> , Mechelen, Kluwer, losbl.
PG Boek 8 NBW	Claringbould, M.H., <i>Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijke Wetboek. Boek 8. Verkeersmiddelen en vervoer</i> , Deventer, Kluwer, 1992
Phillips-Craig	Phillips, N. en Craig, N., <i>Merchant Shipping Act 1995. An annotated guide</i> , Londen / Hong Kong, 2001
Puttfarken	Puttfarken, H.-J., <i>Seehandelsrecht</i> , Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997
Rabe	Rabe, D., <i>Seehandelsrecht</i> , München, C.H. Beck, 2000
Rémond-Gouilloud	Rémond-Gouilloud, M., <i>Droit maritime</i> , Parijs, Pedone, 1993
Ripert I	Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , I, Parijs, Rousseau, 1950
Ripert II	Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , II, Parijs, Rousseau, 1952
Rodière LN	Rodière, R., <i>Droit maritime. Le navire</i> , Parijs, Dalloz, 1980
Rodière TGDM ILA	Rodière, R., <i>Traité général de droit maritime. Introduction. L'armement</i> , Parijs, Dalloz, 1976
Rodière-du Pontavice	Rodière, R. en du Pontavice, E., <i>Droit maritime</i> , Parijs, Dalloz, 1997
Roland-Huybrechts	Roland, R. en Huybrechts, M., "Maritiern recht. Overzicht van rechtspraak (1960-1967)", <i>TPR</i> 1968, (459)
Roland-Huybrechts-Roland	Roland, R., Huybrechts, M. en Roland, S., "Overzicht van rechtspraak. Scheepvaartrecht (1968-1975)", <i>TPR</i> 1976, (81)



Rome I-Verordening	Verordening (EG) Nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I)
Rome II-Verordening	Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen („Rome II”)
Southampton	Institute of Maritime Law, <i>Southampton on Shipping Law</i> , Londen, Informa, 2008
Stevens Bva	Stevens, F., <i>Beperking van aansprakelijkheid</i> , Brussel / Gent, Larcier, 2008
Stevens Voc	Stevens, F., <i>Vervoer onder cognossement</i> , Gent, Larcier, 2001
STR	Speciale Trekkingsrechten
Tetley IMaAL	Tetley, W., <i>International Maritime and Admiralty Law</i> , Cowansville, Yvon Blais, 2002
Tetley MCC I	Tetley, W., <i>Marine cargo claims</i> , I, Cowansville, Thomson Carswell, 2008
Tetley MLaC	Tetley, W., <i>Maritime Liens and Claims</i> , Montreal, Yvon Blais, 1998
UCP	Uniform Customs and Practice for Documentary Credits
Van Aerde ZOBB	Van Aerde, C., <i>Zeeschepen onder bewarend beslag</i> , Brugge, die Keure, 1988
Van der Velde	Van der Velde, W., <i>De positie van het zeeschip in het internationaal privaatrecht, academisch proefschrift</i> , Groningen, Rijksuniversiteit Groningen, 2006
Van Gerven-Covemaeker	Van Gerven, W. en Covemaeker, S., <i>Verbintenissenrecht</i> , Leuven / Den Haag, Acco, 2010
Van Hooydonk SVSMS	Van Hooydonk, E., <i>Schip van staat met slagzij</i> , Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2006
Van Ryn-Heenen IV	Van Ryn, J. en Heenen, J., <i>Principes de droit commercial</i> , IV, Brussel, Bruylant, 1988
Van Ryn-Heenen Examen 1967	Van Ryn, J. en Heenen, J., “Examen de jurisprudence (1958 à 1965). Le droit maritime”, <i>RCJB</i> 1967, (85)
Vialard	Vialard, A., <i>Droit maritime</i> , Parijs, PUF, 1997
Völlmar	Völlmar, H.F.A., <i>Zee- en binnenvaartrecht</i> , Haarlem, H.D. Tjeenk Willink, 1952
WBMM	W. 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België
Wrakkenwet	W. 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, Hoofdstuk V
Wüstendörfer	Wüstendörfer, <i>Neuzeitliches Seehandelsrecht</i> , Tübingen, Verlag J.C.B. Mohr, 1950
WWV	Wegenverkeerswet (Nederland)

## ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS

Aan de organisatie van de publieke consultatie over de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek  
(Privaatrecht) werken mee:

### **Organisatoren**

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer  
Commissie Maritiem Recht

### **Hoofdpartners**

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen  
Koninklijke Belgische Redersvereniging

### **Hoofdsponsor**

Belgische Vereniging voor Zeerecht

### **Sponsors**

Alfaport Antwerpen  
Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf  
Antwerpse Scheepvaartvereniging  
Cobelfret  
DAB Vloot  
Elegis Advocaten  
Eric Van Hooydonk Advocaten  
Havenbedrijf Gent  
Haven van Zeebrugge  
Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars  
Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen  
Nateus  
Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen  
Ponet & De Vleeschauwer  
Port Autonome de Liège  
Roosendaal Keyzer  
van Doosselaere Advocaten  
Verbeke Melis Advocaten  
Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen  
Watererfgoed Vlaanderen  
Wijffels Advocaten

### **Co-organisatoren**

Universiteit Gent  
Maritiem Instituut  
Portius – International and EU Port Law Centre



# 1. ALGEMENE OPZET

## A. POSITIE IN HET WETBOEK

4.1. In het eerder toegelichte<sup>3</sup> en hieronder nogmaals weergegeven werkschema waarrond de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt opgebouwd, is de positie van de in voorliggend Vierde Blauwboek voorgestelde Hoofdstukken ‘Scheepsmede-eigendom’ en ‘Aansprakelijkheid’ van Titel 3 ‘Reders’ (en van de bijhorende begripsomschrijvingen) gecursiveerd:

### PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

#### BOEK 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

#### BOEK 2 – PUBLIEK SCHEEPVAARTRECHT

#### BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

##### TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Hoofdstuk 2 – Bronnen

Hoofdstuk 3 – Uitlegging

##### TITEL 2 – SCHEPEN

Hoofdstuk 1 – Statuut

Hoofdstuk 2 – Scheepsbouw

Hoofdstuk 3 – Scheepszekerheidsrechten

Hoofdstuk 4 – Scheepsbeslag

Hoofdstuk 5 – Openbaarheid

Hoofdstuk 6 – Overheidsschepen

##### *TITEL 3 – REDERS*

*Hoofdstuk 1 – Scheepsmede-eigendom*

*Hoofdstuk 2 – Scheepsagentuur*

*Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid*

##### TITEL 4 – SCHEPELINGEN

Hoofdstuk 1 – Scheepsarbeid

Hoofdstuk 2 – Gezagvoerders

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

##### TITEL 5 – VERVOER

Hoofdstuk 1 – Bevrachting

Hoofdstuk 2 – Vervoer

Hoofdstuk 3 – Sleep- en duwvaart

Hoofdstuk 4 – Goederenbehandeling

<sup>3</sup> Blauwboek 1, 240-242, nrs. 1.265-1.266.

## TITEL 6 – VOORVALLEN

Hoofdstuk 1 – Aanvaring

Hoofdstuk 2 – Berging

Hoofdstuk 3 – Averij-grosse

### B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN

**4.2.** Zoals eerder toegelicht<sup>4</sup>, werd het hieronder voorgestelde Hoofdstuk ‘Scheepsmede-eigendom’ in de Titel ‘Reders’ opgenomen omdat het in de dagelijkse realiteit de praktijk van het rederijbedrijf aangaat. Vanuit zuiver juridisch-technisch oogpunt kon het, mede in het licht van de in België gangbare zakenrechtelijke benadering van de materie<sup>5</sup>, ook in de Titel ‘Schepen’ worden geplaatst.

**4.3.** Het Hoofdstuk ‘Aansprakelijkheid’ van de Titel ‘Reders’ is een centraal en omvangrijk onderdeel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. Het regelt o.m. de volgende aangelegenheden:

- de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar op zich beschouwd, d.w.z. zijn buitencontractuele aansprakelijkheid voor eigen daad en voor daden van de gezagvoerder, de bemanning en andere aangestelden, en zijn aansprakelijkheid i.v.m. de uitvoering van door hemzelf of de kapitein aangegane contractuele verbintenissen, waaronder de aansprakelijkheid n.a.v. de uitvoering van vervoerovereenkomsten;
- de algemene of globale beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar op basis van de tonnage van het schip (*tonnage limitation*), die is geregeld in het LLMC-Verdrag en het CLNI-Verdrag;
- de procedureregeling betreffende voormelde algemene beperking van aansprakelijkheid;
- de bijzondere – privaatrechtelijke – regels m.b.t. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de beperking ervan i.v.m. verontreiniging door olie, scheepsbrandstoffen en gevaarlijke en schadelijke stoffen en door nucleaire schade, die grotendeels berusten op het CLC-Verdrag, het Fonds-Verdrag, het Bunkerolieverdrag, het HNS-Verdrag en het Nuclear-Verdrag.

In Boek 3 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden de desbetreffende privaatrechtelijke regelen op een overzichtelijke wijze samengebracht. De voor de materie relevante publiekrechtelijke regelen (bijv. regels over verplichte verzekering) worden opgenomen in Boek 2 van de Proeve.

Ook de thans grotendeels in een afzonderlijk uitvoeringsbesluit geregelde aansprakelijkheidsbeperking in de binnenvaart wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Zoals aangegeven wordt in dit verband geopteerd voor een overgang naar het CLNI-Verdrag.

**4.4.** Enkele randaspecten van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar worden elders in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek behandeld. Het betreft o.m. de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein en de bemanning<sup>6</sup> en de identificatie van de vervoerder<sup>7</sup>.

**4.5.** De nieuwe wettelijke regeling m.b.t. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar zou, in de mate dat deze neerkomt op een *medegehoudenheid* van de eigenaar met andere, primair

<sup>4</sup> Zie reeds Blauwboek 1, 242, nr. 1.266.

<sup>5</sup> Zie *infra*, nrs. 4.67 en 4.86 e.v.

<sup>6</sup> Zie Blauwboek 5.

<sup>7</sup> Zie Blauwboek 6.

aansprakelijke partijen, en een zekerheidsfunctie vervult, ook achteraan het wetboek kunnen worden opgenomen. In het voorstel voor een nieuw Duitse codificatie is de regeling van de aansprakelijkheidsbeperking alleszins achteraan opgenomen<sup>8</sup>. Om de herkenbaarheid van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek niet te schaden, is ervoor geopteerd om de regeling in wezen dezelfde plaats te doen innemen als zij heeft binnen de indeling van de huidige Zeewet<sup>9</sup>.

**4.6.** Het Hoofdstuk ‘Scheepsagentuur’ van de Titel ‘Reders’ wordt voorgesteld in Blauwboek 7.

**4.7.** In voorliggend Blauwboek wordt niet ingegaan op de wettelijke regeling m.b.t. het verwijderen van wrakken en ladingen uit de waterwegen. Zij wordt gezien in het raam van de voorbereiding van Boek 2 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. Het betreft wezenlijk immers de publiekrechtelijke relatie van scheeps- en ladingeigenaars tot publieke besturen. Het desbetreffende regime is zelfs strafrechtelijk gesanctioneerd. Weliswaar bevat het een bijzondere aansprakelijkheidscomponent, maar deze kan moeilijk van het publiekrechtelijke raamwerk worden gescheiden. Dit geldt overigens zowel de bestaande Belgische Wrakkenwet van 11 april 1989 als het Internationaal Verdrag van Nairobi van 18 mei 2007 inzake het opruimen van wrakken. Ook in dit laatste is de privaatrechtelijke component duidelijk ondergeschikt. Ook i.v.m. voorbehouden m.b.t. wrakkenruiming e.d. in de context van het LLMC-Verdrag en het CLNI-Verdrag zal n.a.v. de uitwerking van de publiekrechtelijke regeling een voorstel worden geformuleerd<sup>10</sup>.

**4.8.** Evenmin wordt hieronder ingegaan op de aansprakelijkheidsregels opgenomen in de WBMM. De verhouding tussen de WBMM en het Belgisch Scheepvaartwetboek zal eveneens worden onderzocht n.a.v. de voorbereiding van het publiekrechtelijke luik van de Proeve.

---

<sup>8</sup> Zie reeds Blauwboek 1, 204-205, nr. 1.251.

<sup>9</sup> Zie reeds Blauwboek 1, 240, nrs. 1.263-1.264 en 242, nr. 1.266.

<sup>10</sup> Zie alhier wel reeds *infra*, nrs. 4.521 en 4.639.

## 2. BASISBEGRIPPEN

### A. HUIDIGE REGELING

#### A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

**4.9.** Met het oog op de uitwerking van een nieuwe wettelijke regeling omtrent het rederijbedrijf dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de betekenis van de termen scheepseigenaar en reder.

De Belgische Zeewet geeft van deze begrippen geen algemene definitie.

**4.10.** In artikel 54 van de Zeewet, dat deel uitmaakt van Titel II betreffende “Eigenaar en bemanning van zeeschepen”, wordt wel het volgende bepaald:

*De termen "scheepseigenaar" en "hulpverlener" moeten worden verstaan in de betekenis die ze hebben in artikel 1, 2° en 3° van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid voor zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976.*

Zoals hieronder wordt uiteengezet, schept deze bepaling meer verwarring dan dat ze opheldering brengt<sup>11</sup>. Op de bedoelde, brede definitie uit het LLMC-Verdrag wordt hieronder nog teruggekomen<sup>12</sup>.

**4.11.** De term reder komt in de Zeewet alleen voor in artikel 56, dat luidt:

*De reder die medeëigenaar of lasthebber van de eigenaars is, vertegenwoordigt de scheepseigenaars in rechte voor alles wat de uitrusting en de vaart betreft.*

Het woord rederij komt – evenwel zonder verdere verduidelijking – voor in artikel 72 van de Zeewet, dat bepaalt:

*De kapitein die geld opneemt op het casco, de bevoorrading of de uitrusting van het schip, goederen verkoopt, buiten noodzaak geld opneemt op de lading of verdichte averijen en uitgaven in rekening brengt, is aansprakelijk tegenover de rederij en persoonlijk gehouden het geld terug te geven of de goederen te betalen, onverminderd strafvervolgning indien daartoe grond bestaat.*

#### A.2. BEOORDELING

##### A) ALGEMENE KRITIEK

**4.12.** De begrippen scheepseigenaar en reder vervullen in het zeerecht een centrale rol en dienen in het Belgisch Scheepvaartwetboek dan ook duidelijk te worden omschreven. Een precieze omschrijving is des te belangrijker omdat er o.m. in de buurlanden uiteenlopende betekenissen aan worden gehecht en verwarring dus mogelijk is. Zoals hieronder zal blijken, is het in de context van het Belgisch Scheepvaartwetboek ook gewenst het nieuwe begrip scheepsgebruiker te definiëren.

---

<sup>11</sup> Zie *infra*, nr. 4.13.

<sup>12</sup> Zie *infra*, nrs. 4.20 en 4.38.

**4.13.** Vooreerst moet worden opgemerkt dat de terminologie van de Zeewet ter zake verwarring schept<sup>13</sup>.

Het aangehaalde artikel 54, dat bepaalt dat het begrip scheepseigenaar moet worden verstaan in de betekenis die de term heeft in het LLMC-Verdrag, is ondoordacht. Voor de toepassing van het centrale, en hieronder uitvoerig besproken<sup>14</sup> artikel 46, dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar regelt, dient de term scheepseigenaar immers veel enger te worden opgevat dan in het LLMC-Verdrag<sup>15</sup>. Bovendien vertoont artikel 54 het wetgevingstechnische euvel, dat het niet duidelijk maakt voor welke onderdelen of bepalingen van de Zeewet de vooropgestelde definitie precies geldt<sup>16</sup>.

Ook het aangehaalde artikel 56 van de Zeewet is een potentiële bron van verwarring. In deze wetsbepaling is de reder een door de scheepseigenaar of de scheepsmede-eigenaars gemandateerde scheepsbeheerder (in het tweede geval in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek “*quiratair scheepsbeheerder*” genoemd: zie art. 4.9). De bedoelde reder is een lasthebber, door Jacobs ook “*directeur-gérant*” genoemd<sup>17</sup>, die instaat voor het dagelijks beheer van het schip en in dat verband, krachtens het besproken artikel, in rechte kan optreden. Vanuit dit perspectief vertoont de redersfiguur van artikel 56 enige verwantschap met de hedendaagse *ship manager*<sup>18</sup>. In het gangbare maritieme en ook zeerechtelijke spraakgebruik is de reder geen lasthebber, maar eenvoudig een in eigen naam en voor eigen rekening optredende scheepsexploitant, in veel gevallen een rompbevrachter<sup>19</sup>.

Dat de Belgische Zeewet de figuur van de reder-niet-eigenaar in feite over het hoofd ziet, viel meer dan eeuw geleden ook de Franse rechtsleer op<sup>20</sup>.

**4.14.** Andere Belgische wetten sluiten beter bij de in het scheepvaartbedrijf gangbare terminologie aan.

Het begrip reder wordt bijv. specifiek gedefinieerd in de onderscheiden wetten op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.

In de Arbeidsovereenkomstenwet Koopvaardij 2007 wordt het begrip omschreven als

*elke natuurlijke persoon of rechtspersoon, ongeacht de benaming of het nationaal recht volgens hetwelk deze is opgericht, die één of meerdere zeeschepen uitbaat onder Belgische vlag* (art. 28, 3°).

In de Memorie van Toelichting werd expliciet gesteld dat uit deze definitie voortvloeit dat het eigendomsrecht op het schip “geen essentiële vereiste” is om reder te zijn<sup>21</sup>.

---

<sup>13</sup> Volledigheidshalve weze vermeld dat het begrip “reder”, als equivalent van de “armateur”, eerder voorkwam in art. 47, § II van de Zeewet, zoals ingevoerd bij W. 28 november 1928 “ten doel hebbende de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, geteekend te Brussel, op 25 Augustus 1924” (BS 11 januari 1929). De bepaling kende het recht op aansprakelijkheidsbeperking toe aan de “eigenaar”, de “bevrachter” en de “reder” (zie Smeesters-Winkelmolen I, 182-184, nr. 126 en ook *infra*, nr. 4.19 i.v.m. het Aansprakelijkheidsbeperkingsverdrag 1924)

<sup>14</sup> Zie *infra*, nrs. 4.172 e.v.

<sup>15</sup> Zie in het bijzonder *infra*, nr. 4.189.

<sup>16</sup> Vgl. nochtans Stevens Bva, 54, nr. 117.

<sup>17</sup> Jacobs I, 117, nr. 93.

<sup>18</sup> Zie daarover *infra*, nr. 4.38.

<sup>19</sup> Zie evenwel *infra*, nr. 4.38 m.b.t. de Franse versie van het LLMC-Verdrag.

<sup>20</sup> Zie Feldmann, A., *Notes et questions de droit maritime*, Parijs, Sirey, 1906, 4-5, nr. 4.



Nagenoeg identiek is de definitie in de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936:

*elke natuurlijke of rechtspersoon die een binnenschip exploiteert, onverschillig welke rechtstitel hij op dat schip bezit (art. 1, 2°).*

Bij de voorbereiding van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 werd gepreciseerd dat de eigenschipper, die eigenaar is van het schip dat hij in bedrijf heeft en zelf bestuurt, als reder moet worden beschouwd<sup>22</sup>. De Nederlandse wetgever acht het gebruik van de term reder in de binnenvaart niet gepast<sup>23</sup>. In België berust dergelijk gebruik dus alleszins op voorgaanden.

De Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 definieert de reder als

*elke natuurlijke persoon of rechtspersoon, ongeacht de benaming of het nationaal recht volgens hetwelk zij is opgericht, die één of meerdere vissersschepen uitbaat onder Belgische vlag (art. 2, 2°).*

De aangehaalde definities uit de arbeidsovereenkomstenwetten hebben gemeen dat ze de reder aanmerken als de exploitant van het schip, ongeacht of hij er eigenaar van is.

Nog een ander voorbeeld biedt de Besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij:

*2° "reder ter koopvaardij": elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die een zeeschip onder Belgische vlag, exploiteert, bevracht, beheert of uitrust, ongeacht de rechtstitel welke hij op dit zeeschip bezit, alsook elke vennootschap bedoeld in artikel 2quater van deze besluitwet<sup>24</sup>;*

De hier geschetste opvatting van het redersbegrip is in wezen een verfijning van de situatie onder de Franse *Ordonnance de la marine* uit 1681, waarin tussen de scheepseigenaar en de reder – ook in de terminologie van het wetboek – nauwelijks of geen onderscheid werd gemaakt, omdat de eigenaar vrijwel steeds zelf als exploitant optrad<sup>25</sup>.

**4.15.** De aangehaalde wettelijke definities uit de arbeidsovereenkomstenwetten sluiten alleszins aan bij de betekenis van het begrip reder in het gewoon Nederlands spraakgebruik.

Van Dale bijv. definieert de reder als

*iem. die een schip of schepen uitrust of helpt uitrusten en in de vaart brengt, deelgenoot in een scheepvaartonderneming.*

Hierbij worden als synoniemen “scheepsexploitant” en “scheepsreder” vermeld.

Ook de Belgische rechtsleer gaat ervan uit dat het begrip rederij of “armement” duidt op degene die instaat voor de exploitatie van het schip<sup>26</sup>.

---

<sup>21</sup> *Parl.St.* Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 35.

<sup>22</sup> *Parl.St.* Kamer, 1933-34, nr. 211, 3.

<sup>23</sup> Zie *infra*, nr. 4.30.

<sup>24</sup> *BS* 17 februari 1945, zoals gewijzigd.

<sup>25</sup> Zie *infra*, nr. 4.213.

<sup>26</sup> Aldis bijv. De Smet I, 72, nr. 66.

De in Van Dale opgegeven bijkomende verklaring “deelgenoot in een scheepvaartonderneming” verwijst allicht naar het gebruik, in Nederland, van de term “rederij” om een mede-eigendomssituatie aan te duiden. In België wordt het begrip rederij niet in die zin gebruikt<sup>27</sup>.

**4.16.** In de WBMM wordt het begrip scheepseigenaar gedefinieerd als

*de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van een schip (art. 2, 11°).*

Deze definitie is bijzonder breed en geldt alleen voor de toepassing van de WBMM. Op de toepassing van de Zeewet heeft zij geen impact.

**4.17.** Volledigheidshalve weze nog de definitie van de “gebruiker” vermeld, die voorkomt in de Vlaamse regeling betreffende het varend erfgoed, en die als volgt luidt:

*4° gebruiker: de natuurlijke persoon of de rechtspersoon, die niet de eigenaar is, maar die een zakelijk of persoonlijk recht kan doen gelden, inzonderheid de hypothecaire schuldeiser en de houder van het pand- of retentierecht<sup>28</sup>;*

#### B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

**4.18.** In een aantal internationale en Europese regelgevende akten komen specifieke terminologieën en definities voor. Deze zijn telkens afgestemd op de inhoud van de desbetreffende regeling en hebben m.a.w. niet tot doel te gelden voor het gehele scheepvaartrecht. In sommige gevallen duidt het begrip eigenaar mede op exploitanten zoals (romp)bevrachters.

De hieronder gegeven voorbeelden maken ten eerste duidelijk dat een voor het gehele zee- en binnenvaartrecht geldend begrippenapparaat met bijhorende definities niet kan worden ontworpen. Ten tweede geven zij aan dat de speelruimte van de nationale regelgever beperkt is.

**4.19.** Vooreerst valt eraan te herinneren dat het vroeger in België toepasselijke Aansprakelijkheidsbeperkingsverdrag 1924 de mogelijkheid tot aansprakelijkheidsbeperking toekende aan “[l]e propriétaire du navire” (art. 1, eerste lid) en aan “l’armateur non propriétaire ou l’affréteur principal” (art. 10)<sup>29</sup>.

**4.20.** Het thans vigerende LLMC-Verdrag bepaalt:

*The term “shipowner” shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship (art. 1.2)<sup>30</sup>.*

In deze definitie verschijnt de hieronder nog belichte figuur van de *ship manager*<sup>31</sup>.

De Franse versie van het verdrag stemt niet goed met de Engelse overeen:

*L’expression “propriétaire de navire” désigne le propriétaire, l’affréteur, l’armateur et l’armateur-gérant d’un navire de mer.*

---

<sup>27</sup> Zie *infra*, nr. 4.69.

<sup>28</sup> Art. 2, 4° Decr. VI.P. 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed (BS 18 mei 2002).

<sup>29</sup> Zie ook *supra*, nr. 4.13, in vn., omtrent het oude art. 47, § II Zeewet.

<sup>30</sup> Voor commentaar, zie o.m. Stevens Bva, 51 e.v., nrs. 108 e.v.

<sup>31</sup> Zie *infra*, nr. 4.38.

In de Belgische Nederlandse vertaling luidt het dan weer:

*Onder "scheepseigenaar" wordt verstaan de eigenaar, de bevrachter en de beheerder van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd.*

**4.21.** In het CLC-Verdrag is daarentegen de volgende definitie opgenomen:

*"Owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company (art. I.3).*

**4.22.** Het Bunkerolieverdrag bevat dan weer de volgende definities:

*"Shipowner" means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship (art. 1.3).*

*"Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "registered owner" shall mean such company (art. 1.4).*

**4.23.** De opstellers van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 gooiden het over nog een andere boeg:

*shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner (Art. II.1.i)).*

In de Nederlandse versie van deze bepaling<sup>32</sup> is de term "owner" vertaald door "reder" en luidt de definitie:

*de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de manager, de agent of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden die in overeenstemming met dit Verdrag aan reders worden opgelegd, te aanvaarden ongeacht het feit of andere organisaties of personen bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de reder vervullen.*

**4.24.** Het publiekrechtelijke Scheepsregistratieverdrag 1986 bevat dan weer de volgende begripsbepalingen:

*"Owner" or "shipowner" means, unless clearly indicated otherwise, any natural or juridical person recorded in the register of ships of the State of registration as an owner of a ship;  
"Operator" means the owner or bareboat charterer, or any other natural or juridical person to whom the responsibilities of the owner or bareboat charterer have been formally assigned (art. 2).*

---

<sup>32</sup> Trb., 2007, nr. 93.

**4.25.** Het Wrakkenruimingsverdrag 2007 bevat de volgende begripsomschrijvingen:

*“Registered owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the operator of the ship, “registered owner” shall mean such company (art. 1.8).*

*“Operator of the ship” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended (art. 1.9).*

**4.26.** In het raam van Hoofdstuk IX van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag over “Management for the safe operation of ships” wordt het centrale begrip “Company” gehanteerd:

*Company means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the shipowner and who on assuming such responsibility, has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code (Regulation 1).*

In de ISM-Code wordt nagenoeg dezelfde definitie gebruikt (art. 1.1.2).

Ook in Hoofdstuk XI-2 van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag over “Special measures to enhance maritime security” (Regulation 1) en de ISPS-Code (Part A, art. 2.4) wordt bedoelde definitie gebezigd.

**4.27.** Een Europees voorbeeld is te vinden in Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen<sup>33</sup>, die de volgende definitie bevat:

*„scheepseigenaar”: de geregistreerde eigenaar van een zeeschip of enige andere persoon, zoals de rompbevrachter, die verantwoordelijk is voor het exploiteren van het schip (art. 3, a)).*

Op te merken valt dat de definities van het LLMC-Verdrag en Richtlijn 2009/20/EG een verschil vertonen: de eerste akte hanteert het voegwoord “and”, zodat de “shipowner” zowel de eigenaar als de exploitant omvat, terwijl de Richtlijn het voegwoord “of” hanteert, wat op een alternatieve betekenis lijkt te duiden. Andermaal heeft dit te maken met de strekking van de materiële bepalingen van deze regelgevingen.

**C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING**

**4.28.** In buitenlandse wetgevingen worden uiteenlopende begripsomschrijvingen aangetroffen.

Vereenvoudigd voorgesteld wordt het begrip reder er in twee onderscheiden betekenissen gebruikt: die van exploitant en die van eigenaar. Het overzicht hieronder is op die basis opgedeeld.

**4.29.** In de wetgeving van landen met een civilistische rechtstraditie duidt het begrip reder veelal op de exploitant of de gebruiker van het schip, ongeacht de eigendomssituatie. In geval van rompbevrachting of vergelijkbare ingebruikgevingformules duidt het begrip reder derhalve op de

---

<sup>33</sup> Over deze Richtlijn, zie *infra*, nr. 4.426.

rompbevrachter of gebruiker en niet op de scheepseigenaar. Tijd- en reisbevrachters worden normaal niet als reder beschouwd.

De aangehaalde Belgische arbeidsovereenkomstenwetten voor scheepsdienst<sup>34</sup> passen in deze traditie, die zoals zonet gezien ook aansluit bij het gewone Nederlandse spraakgebruik<sup>35</sup>.

De volgende bepalingen van de Franse *Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes*<sup>36</sup> bieden van bedoelde wetgevende aanpak een ander voorbeeld:

Article 1

*L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire.*

Article 2

*Le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur.*

*En cas d'affrètement, l'affrèteur devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié.*

Tot in 2010 bepaalde de Franse *Code du travail maritime*:

*Est considéré comme armateur, pour l'application de la présente loi, tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé (art. 2).*

De Italiaanse *Codice della Navigazione* biedt een vergelijkbare illustratie:

Articolo 265 - Dichiarazione di armatore.

*Chi assume l'esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante.*

*Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'armatore non vi provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario.*

[...]

Het kernbegrip “esercizio” wordt in de rechtsleer als volgt definiëerd:

*Esercizio si può definire come quell'attività organizzata, inerente all'impiego della nave o dell'aeromobile in base alla destinazione ad essi propria, rivolta al conseguimento di un risultato economico connesso al soddisfacimento di un bisogno proprio dell' esercente ed accompagnata dall'incidenza del rischio*<sup>37</sup>.

Wanneer de in artikel 265 bedoelde verklaring niet wordt afgelegd, wordt de scheepseigenaar vermoed als reder op te treden:

Articolo 272 - Presunzione di armatore.

*In mancanza della dichiarazione di armatore debitamente resa pubblica, armatore si presume il proprietario fino a prova contraria*<sup>38</sup>.

---

<sup>34</sup> Zie *supra*, nr. 4.14.

<sup>35</sup> Zie *supra*, nr. 4.15.

<sup>36</sup> Zoals in de overige Blauwboeken wordt hier niet ingegaan op de gecoördineerde bepalingen van de nieuwe *Code des transports*. Voor een algemene evaluatie, zie inmiddels Miribel, S., “La codification du droit des transports dans le domaine maritime: les modifications introduites par la codification sont-elles opportunes?”, *DMF* 2011, 182-186.

<sup>37</sup> Aldus Lefebvre d'Ovidio-Pescatore-Tullio, 293, nr. 195.

<sup>38</sup> Zie ook Lefebvre d'Ovidio-Pescatore-Tullio, 298, nr. 197.

Te noteren valt dat deze opvatting van het redersbegrip aansluit bij de Romeinsrechtelijke figuur van de *exercitor navis*, die was te onderscheiden van de *dominus*<sup>39</sup>.

Zij is ook vertaald in de Zwitserse *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse du 23 septembre 1953*, die bepaalt:

Art. 45

1 *Est armateur la personne qui, soit à titre de propriétaire ou d'usufruitier, soit à titre de locataire, tient le navire en sa possession et contrôle son exploitation.*

2 *L'armateur arme, équipe et approvisionne le navire. Il nomme et révoque le capitaine; sous réserve des dispositions légales relatives aux droits et aux obligations du capitaine, les attributions de ce dernier sont fixées librement par l'armateur.*

In verschillende recentere codificaties uit andere landen is het onderscheid tussen eigenaar en reder op analoge wijze uitgewerkt.

Zo duidt het begrip “reder” ook in het Noorse recht op de eigenaar of de rompbevrachter. Bij de gangbare officieuze Engelse vertaling van het Noorse maritieme wetboek uit 1994<sup>40</sup> wordt inderdaad aangetekend:

*Throughout the translation, the Norwegian term “reder” has been used when the original utilizes this term or the term “rederi.” There is no equivalent English term. The “reder” is the person (or company) that runs the vessel for his or her own account, typically the owner or the demise charterer. Time charterers and voyage charterers are not considered “reders”.*

Het Spaanse *Proyecto de Ley General de Navegación Marítima* uit 2006 hanteert naast de termen “armador” en “propietario” ook het concept “naviero”:

Artículo 195. Concepto de armador y de naviero.

1. *Es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.*

2. *Se entiende por naviero o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aún cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.*

3. *En el caso de condominio naval, recaerá la condición de armador en cada uno de los condóminos, sin perjuicio de su derecho a nombrar un administrador*<sup>41</sup>.

De Chileense *Código de Comercio* – welke ter zake meer dan een eeuw terug werd aangeprezen als internationaal model<sup>42</sup> – bevat de volgende, min of meer analoge bepalingen:

<sup>39</sup> Zie Athanassopoulou, 66 en 74; zie m.n. Dig. XIV.1.15:

*Exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones et redditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum.*

Op [www.admiraltylawguide.com](http://www.admiraltylawguide.com) wordt deze passage vertaald als volgt:

*When we make use of the word "exercitor," we understand by it the party into whose hands all receipts and payments come, whether he is the owner of the ship, or whether he has leased it from the owner for a fixed amount for a certain time, or permanently.*

<sup>40</sup> <http://folk.uio.no/erikro/WWW/NMC.pdf>.

<sup>41</sup> Vgl., omtrent het vigerende Spaanse recht, Arroyo, 271 e.v.

<sup>42</sup> Feldmann, A., *Notes et questions de droit maritime*, Parijs, Sirey, 1906, 9, nr. 11.

#### Art. 882

*Armador o naviero es la persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, que la explota y expide en su nombre.*

*Se presumirá que el propietario o los copropietarios de la nave son sus armadores, salvo prueba en contrario.*

*Operador es la persona que sin tener la calidad de armador, a virtud de un mandato de éste ejecuta a nombre propio o en el de su mandante los contratos de transporte u otros para la explotación de naves, soportando las responsabilidades consiguientes.*

*Los términos armador y naviero, se entienden sinónimos.*

#### Art. 883

*La persona natural o jurídica que asuma la explotación de una nave, deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula. Esta declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro de Matrícula. Cuando cese en esa calidad, deberá solicitar la cancelación de dicha anotación. En su defecto, dichas declaraciones las hará el propietario de la nave.*

*Si no se hiciere tal declaración, el propietario y el armador responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la nave.*

Tenslotte weze het voorbeeld aangehaald van de Panamese *Ley 55* van 6 augustus 2008 “Del Comercio Marítimo”:

#### Artículo 2

*Para los efectos de la presente Ley, los siguientes términos se entenderán así:*

1. Propietario. *Persona que detenta el derecho real de dominio de la nave y, por tanto, puede enajenarla, usarla y disfrutarla, así como poseerla de manera pacífica e ininterrumpida.*

2. Operador. *Persona natural o jurídica que, en virtud de un contrato, asume la administración de la nave en nombre del propietario, que tiene la responsabilidad del aseguramiento técnico de la nave y sus deberes incluyen poner a la nave en condiciones de navegabilidad, abasteciéndola adecuadamente y supervisando los estándares técnicos, lo que incluye mantener a la nave en óptimo estado mecánico, y el deber de contratar los seguros marítimos que sean necesarios.*

*En algunas situaciones, tendrá a su cargo la dotación de la nave.*

**4.30.** In een andere, blijkbaar aanzienlijk kleinere groep landen duidt het begrip reder eenvoudig, en uitsluitend, op de scheepseigenaar. De exploitant wordt er met een andere term aangeduid.

De volgende bepaling van het Duitse *Handelsgesetzbuch* biedt van deze opvatting een treffend voorbeeld:

#### § 484

*Reeder ist der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes.*

De “Reeder” wordt hierbij onderscheiden van de “Ausrüster”, d.w.z. de exploitant die geen eigenaar is. Doorgaans gaat het om de rompbevrachter, maar ook gebruikers uit hoofde van huur, lening, vruchtgebruik of zelfs diefstal komen in aanmerking. Een tijdbevrachting met *employment clause* en een reisbevrachting volstaan niet<sup>43</sup>.

Het gebruik van de onderscheiden termen “Reeder” en “Ausrüster” noopt de Duitse juristen tot de aanwending van een derde – weliswaar niet in de wet genoemde – begrip, dat van de “Schiffseigentümer”, dat de eigenaar aanduidt ingeval het schip door een “Ausrüster” wordt

---

<sup>43</sup> Zie nader *infra*, nr. 4.43. De *employment clause* regelt de positie van de kapitein tegenover de tijdbevrachter, welke laatste de kapitein instructies over de exploitatie van het schip mag geven.

geëxploiteerd<sup>44</sup>. Verder valt te noteren dat de term “Reeder” niet wordt gebruikt in het binnenvaartrecht<sup>45</sup>.

In de proeve van nieuw Duits maritiem wetboek uit 2009 wordt deze terminologie in wezen gehandhaafd:

§ 476 Reeder

*Reeder ist der Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes.*

§ 477 Ausrüster

*(1) Ausrüster ist, wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt.*

*(2) Der Ausrüster wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen.*

*(3) Der Reeder kann sich einem Dritten gegenüber auf das Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses nur berufen, wenn er diesem den Namen und die Anschrift des Ausrüsters mitteilt.*

Hierbij wordt de volgende toelichting verschaft:

*Die vorgeschlagene Vorschrift hält an der bisherigen Definition des Reeders als Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes fest und entspricht damit inhaltlich § 484 HGB. Ein Bedürfnis dafür, die Definition zu ändern, wurde in der Sachverständigengruppe nicht gesehen. Insbesondere wurde kein Bedürfnis dafür gesehen, auf die Anknüpfung des Reederbegriffs an das Eigentum am Schiff als Betriebsanlage zu verzichten und stattdessen lediglich darauf abzustellen, wer das Schiff betreibt. Gegen eine solche Abkehr von der bisherigen Definition spricht nicht nur ein fehlendes sachliches Bedürfnis, sondern auch der Umstand, dass sich der Eigentümer anhand der IMO-Identifikationsnummer des Schiffes zuverlässig ermitteln lässt<sup>46</sup>.*

De tijdbevrachter wordt niet als „Ausrüster“ beschouwd:

*Da der Zeitcharterer, wie sich aus § 540 HGB-E ergibt, lediglich über die Verwendung eines ihm vom Zeitvercharterer zur Verfügung gestellten Schiffes mit Besatzung bestimmt, jedoch nicht für die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich ist, ist er nicht als „Betreiber“ des Schiffes im Sinne des Absatzes 1 anzusehen<sup>47</sup>.*

In het finale ontwerp uit 2011 zijn de voorgestelde nieuwe bepalingen niet wezenlijk gewijzigd. Zij luiden:

§ 476 Reeder

*Reeder ist der Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes.*

§ 477 Ausrüster

*(1) Ausrüster ist, wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt.*

*(2) Der Ausrüster wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen.*

*(3) Der Eigentümer eines Schiffes kann sich einem Dritten gegenüber nur dann darauf berufen, dass nicht er, sondern ein Ausrüster das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt, wenn er dem Dritten den Namen und die Anschrift des Ausrüsters mitteilt.*

<sup>44</sup> Zie daarover Athanassopoulou, 96 e.v.

<sup>45</sup> Rabe, 55, nr. 4.

<sup>46</sup> Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 88.

<sup>47</sup> Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 89.



De desbetreffende toelichting luidt:

*Die Begriffsbestimmungen für die genannten Personen sollen im Interesse der Rechtssicherheit im Wesentlichen beibehalten werden. Ein erheblicher Modernisierungsbedarf ist insoweit nicht ersichtlich. Insbesondere soll auch nach dem Entwurf der Begriff „Reeder“ weiterhin an das Eigentum am Schiff anknüpfen. Denn angesichts der heutigen arbeitsteiligen Seewirtschaft ist das Eigentum für Außenstehende leichter feststellbar als die Tatsache, dass eine Person bloßer Betreiber eines Schiffes ist. Betreibt der Eigentümer das Schiff nicht, so hat er die Möglichkeit, das Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses offenzulegen; benennt er den Ausrüster einem Dritten gegenüber trotz Bestehens eines Ausrüsterverhältnisses nicht, ist der Eigentümer nach dem Entwurf als Reeder anzusehen (§ 477 Absatz 3 HGB-E)<sup>48</sup>.*

Meer in detail verschaffen de opstellers nog volgende verduidelijking:

Zu § 476:

*Der vorgeschlagene § 476 hält wie der bisherige § 484 HGB daran fest, dass der Reeder der Eigentümer eines Schiffes sein muss. Ein Bedürfnis dafür, auf die Eigentümerstellung zu verzichten und stattdessen lediglich darauf abzustellen, wer das Schiff betreibt, ist nicht ersichtlich. Gegen einen solchen Verzicht spricht auch der Umstand, dass sich der Eigentümer des Schiffes anhand der nach Maßgabe der Resolution A.600 (15) vom 19. November 1987 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) vergebenen IMO-Schiffsidentifikationsnummer zuverlässig ermitteln lässt.*

*Neu im Vergleich mit dem bisherigen § 484 HGB ist die Formulierung „zum Erwerb durch Seefahrt dienenden Schiffes“. Durch die Ersetzung des Wortes „dienenden“ durch das Wort „betriebenen“ soll berücksichtigt werden, dass auch in § 477 Absatz 1 HGB-E das Wort „betreiben“ verwendet wird. Zu den Gründen, die hierfür sprechen, wird auf die Begründung zu § 477 verwiesen.*

Zu § 477:

Zu Absatz 1:

*Absatz 1 übernimmt mit sprachlichen Änderungen die Regelung des bisherigen § 510 Absatz 1 HGB, soweit dieser den Begriff „Ausrüster“ definiert. Nach Absatz 1 ist hierunter derjenige anzusehen, der ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt.*

*Nicht übernommen wird die Formulierung des bisherigen § 510 Absatz 1 HGB, wonach nur Ausrüster ist, wer das Schiff „für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut, der ausschließlich seinen Weisungen unterworfen ist“. Die Formulierung wird durch das Wort „betreibt“ ersetzt, da dieses inhaltlich umfassender und besser geeignet ist, den eigenen wirtschaftlichen Einsatz des Schiffes durch den Ausrüster hervorzuheben. Die neue Formulierung hat außerdem den Vorzug, dass auch derjenige unter den Ausrüsterbegriff fällt, der einen „Vertragsreeder“ damit beauftragt, die Bemannung im eigenen Namen durchzuführen, und aus diesem Grund nicht Arbeitgeber des Kapitäns und diesem gegenüber unmittelbar weisungsbefugt ist.*

*Nicht unter den Begriff des „Ausrüsters“ fällt der Zeitcharterer. Da der Zeitcharterer, wie sich aus den §§ 557, 560 HGB-E ergibt, lediglich über die Verwendung eines ihm vom Zeitvercharterer zur Verfügung gestellten Schiffes mit Besatzung bestimmt, jedoch nicht für die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich ist, ist er nicht als „Betreiber“ des Schiffes im Sinne des Absatzes 1 anzusehen.*

---

<sup>48</sup> Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz van 5 mei 2011, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 79.

Zu Absatz 2:

*Absatz 2 übernimmt die Regelung des bisherigen § 510 Absatz 1 HGB, wonach der Ausrüster im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen wird.*

Zu Absatz 3:

*Absatz 3 ist ohne Vorbild im geltenden Recht. Er normiert eine Obliegenheit des Eigentümers zur Offenlegung eines Ausrüstungsverhältnisses und hat zur Folge, dass der Eigentümer eines Schiffes einem Dritten gegenüber auch dann als Reeder im Sinne von § 476 HGB-E angesehen werden kann, wenn er das Schiff nicht selbst zum Erwerb durch Seefahrt betreibt. Voraussetzung ist allerdings, dass das Schiff überhaupt zum Erwerb durch Seefahrt betrieben wird und der Eigentümer des Schiffes davon absieht, den Namen und die Anschrift desjenigen, der das Schiff tatsächlich zum Erwerb durch Seefahrt betreibt, zu benennen. Durch diese Regelung soll insbesondere im Bereich der deliktischen Haftung die Ermittlung der Identität des Schuldners für den Geschädigten erleichtert werden<sup>49</sup>.*

De keuze van de auteurs van het Duitse ontwerp wekt wel enige verbazing nu de Duitse rechtsleer de vereenzelviging van de “Reeder” met de scheepseigenaar reeds geruime tijd als achterhaald beschouwt, en erop wijst dat zij aansluit bij de rechtsopvatting van de middeleeuwen<sup>50</sup>.

In Nederland wordt in Boek 8 NBW bepaald:

#### Artikel 10

*In dit wetboek wordt onder reder verstaan de eigenaar van een zeeschip.*

De eigenaar van een binnenschip wordt in het wetboek niet als reder aangemerkt<sup>51</sup>.

Op te merken valt dat Nederland zijn wettelijke terminologie bij de invoering van Boek 8 NBW fundamenteel heeft aangepast. Daarvóór duidde het begrip reder niet op de eigenaar, maar wel op de gebruiker. Onder het Wetboek van Koophandel was de reder inderdaad

*hij, die een schip gebruikt tot de vaart ter zee en het daartoe of zelf voert of door een kapitein, die in zijn dienst staat, doet voeren (art. 320).*

De nieuwe omschrijving betekende een radicale breuk en is te zien tegen de achtergrond van de doelbewuste vervanging van de reder (oude stijl) door de scheepseigenaar als de centrale zeerechtelijke debiteur en van de wetgevende accentuering van de functie van het schip als verhaalsobject<sup>52</sup>.

**4.31.** In de hedendaagse Duitse en Nederlandse opvatting wordt het begrip *rederij* in de wetgeving gebruikt om de *mede*-eigendom van het schip aan te duiden (Nederlands “rederij”, Duits “Partenreederei”), ook al wijkt dat in deze landen af van het gewone spraakgebruik. Rabe laat hier geen twijfel over bestaan:

---

<sup>49</sup> Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz van 5 mei 2011, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 111-112.

<sup>50</sup> Zie inz. Athanassopoulou, 59 e.v. en inz. 59, vn. 205, en ook 73, en de verwijzingen aldaar; zie ook de commentaar van Rabe in het hieronder volgende randnr.

<sup>51</sup> Zie o.m. Cleton, 80.

<sup>52</sup> Zie inz. Japikse, 59-61, nrs. 115-118 en voorts, omtrent de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar naar Nederlands recht, uitvoerig *infra*, nrs. 4.246 e.v.

*Der Sprachgebrauch des täglichen Lebens stimmt ebenfalls mit der rechtlichen Begriffen nicht mehr überein. Als "Reeder" wird meist die einzelne Unternehmerpersönlichkeit verstanden ohne Rücksicht darauf, welcher Unternehmensform sie sich bedient und ob sie Eigentümer oder Miteigentümer des Schiffes oder leitender Angestellter eines Unternehmens ist, welches das Reedereigeschäft betreibt. Unter "Reederei" wird im täglichen Sprachgebrauch jede Art des Zusammenschlusses derartiger Unternehmer sowie jede jurPers bezeichnet, die nach dem Ges Reeder ist. Das Ges versteht dagegen unter Reederei nur die Partenreederei<sup>53</sup>.*

In België wordt het begrip rederij noch in de wetgeving, noch in het gewone spraakgebruik in die beperkende zin aangewend. Om de mede-eigendomssituatie aan te duiden wordt genoeg genomen met de termen scheepsmede-eigendom en quirataire eigendom. Dit heeft er mee te maken dat België de scheepsmede-eigendom eerder beziet als een zakenrechtelijke toestand dan als een ondernemersverhouding<sup>54</sup>. In Duitsland en Nederland ligt de klemtoon op de gemeenschappelijk exploitatiedoelstelling en de daarop gerichte samenwerking tussen de mede-eigenaars<sup>55</sup>.

**4.32.** In het Engels recht wordt het begrip "ship owner" vaak gebruikt in een betekenis die ruimer is dan die van de geregistreerde eigenaar, en m.n. ook de rompbevrachter omvat, welke laatste kan worden aangemerkt als "temporary owner", "owner *pro hac vice*" of "disponent owner". Dat laatste begrip wordt in de praktijk ook wel gebruikt om elke partij aan te duiden die een schip vervoert, ook wanneer deze maar een tijdsbevrachter is<sup>56</sup>. In het Angelsaksische zeerecht wordt ook de term "beneficial owner" gebruikt, d.i. wie, eventueel achter een montage van vennootschappen, de uiteindelijke controle over het schip uitoefent<sup>57</sup>. Typisch is evenwel dat de Angelsaksische zeerechthandboeken rond de relevante terminologie niet of nauwelijks rapporteren over abstractieopgaven of theorievorming<sup>58</sup>.

<sup>53</sup> Rabe, 55, nr. 3.

<sup>54</sup> Zie daarover *infra*, nrs. 4.67 en 4.86 e.v.

<sup>55</sup> Zie bijv. Molengraaff, W.L.P.A., *Leidraad bij de beoefening van het Nederlandsche handelsrecht*, II, Haarlem, Erven F. Bohn, 1917, 510:

*Reederij is zoowel de overeenkomst tusschen medeëigenaren van een schip om dit ten gemeenen bate te gebruiken, als de daarop gegronde vereniging.*

<sup>56</sup> Force, R., Yiannopoulos, A.N. en Davies, M., *Admiralty and Maritime Law: Practitioner's Edition*, Washington D.C., Beard Books, 326-327.

<sup>57</sup> Zie bijv. Berlingieri, 278-280, nrs. 9.43-9.46 en 280-281, nr. 9.49; Tetley IMAAL, 125 (met nuance tussen "bareboat charter" en "charter by demise"); Tetley MLaC, 573; voor enkele interessante rechtsvergelijkende notities, zie Tamberlin, B., "An Outline Review of Overseas Admiralty Practice", [http://www.fedcourt.gov.au/how/admiralty\\_papersandpublications02.html](http://www.fedcourt.gov.au/how/admiralty_papersandpublications02.html).

<sup>58</sup> De Engelse maritieme informatieverstrekker IHS Fairplay geeft op zijn website het volgende overzicht van de gangbare terminologie:

IHS Fairplay identify the following roles in respect to a vessels Ownership/Management. It should be noted that the same company may perform more than one role on a ship.

1. Document of Compliance (DOC) Company - *the owner of the ship or any other organisation or person such as the manager or bareboat charterer who has assumed the responsibility for the technical operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the ISM Code.*

*A documented company on both DOC and SMC Certificates issued by flag Administrations; but the information for which is also available from the Responsible Organisations, such as Classification Societies, who may undertake the audits.*

*In most cases the DOC Company will be responsible for the Technical Management of the ship*

2. Registered Owner - *The legal title of ownership of the vessel that appears on the ship's registration documents. It may be an Owner/Manager or a wholly-owned subsidiary in a larger shipping group; or a bank or one-ship company vehicle set up by the bank; or of course, it may be a "brass-plate" company created on paper to legally own a ship and possibly to limit liability for the "real" owners and/or benefit from off-shore tax laws. It may anyway be a legal-requirement of the flag-state with whom the ship is registered for the legal owner to be a company registered in that country.*

3. Shipmanager/Commercial Manager - *The company designated by the ship owner or charterer to be responsible for the day to day commercial running of the ship and the best contact for the ship regarding commercial matters. Including post fixture responsibilities, such as laytime, demurrage, insurance and charter clauses. This company may be an owner related company, or*

#### D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

**4.33.** In het licht van het voorgaande kan tussentijds worden geconcludeerd dat de begrippen scheepseigenaar en reder naar Belgische opvatting doorgaans worden begrepen als doelend op de geregistreerde houder van het eigendomsrecht op het schip resp. de exploitant van het schip. De Zeewet is hier echter niet erg duidelijk over. Ook moet rekening worden gehouden met specifieke terminologie en definities in internationale en Europese regelgevende instrumenten. Verder blijken andere landen het begrip reder te begrijpen als doelend op de eigenaar van het schip.

**4.34.** Tijdens de eerste consultatie a.d.h.v. het *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*<sup>59</sup> (hieronder: ‘Groenboek’) werden geen vragen genoteerd om de gangbare Belgische opvatting te verlaten. Ook tijdens het navolgende onderzoek werd geen aanleiding ontwaard om daartoe over te gaan.

**4.35.** Gezien de onduidelijkheid van de Zeewet, is het alleszins wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een meer omlijnde en consistente terminologie te hanteren, en de nodige

---

*a third-party manager, whose purpose is primarily the management of ships for their ship-owning clients. N.B. Many ships today are owned by banks or finance/leasing companies who have no operational involvement whatever. In practice the lessee companies, referred to as ‘Disponent Owners’ or one of their subsidiary companies, may appear as the Manager of the ship.*

**4. Technical Manager** - *The company designated by the ship owner or operator or ship manager to be specifically responsible for the technical operation and technical superintendancy of a ship. This company may also be responsible for purchases regarding the fleet, such as repairs, spares, re-engining, surveys, dry-docking, etc.*

*In the majority of cases the DOC Company will also be responsible for the Technical Management of the ship.*

**5. Operator** - *The company responsible for the commercial decisions concerning the employment of a ship and therefore who decides how and where that asset is employed. The direct beneficiary of the profits from the operations of the ship, this company may also be responsible for purchasing decisions on bunkers and port services. A medium to long-term time or bareboat charterer is considered to be the operator of the ship. Companies heading operator pools are Operators of the ships in the pool.*

*N.B. In the absence of an authoritative source for the Operator of the ship, the Commercial Ship Manager will be used as a default until the identity of the Operator is substantiated.*

*Many ships today are owned by banks or finance/leasing companies who have no operational involvement whatever. In practice the lessee companies, referred to as ‘Disponent Owners’ may appear as the Operator of the ship.*

**6. Bareboat/Demise Charterer** – *The company identified on the charter-party who charters the ship on a bareboat or demise charter. In this the charterer assumes control over all operations, costs and responsibilities associated with the vessel for an agreed period of time. The charterer becomes or appoints the shipmanager and may also have the right to sub-charter the vessel.*

*It is increasingly common for ships to be in parallel registry during the period of a bareboat charter. In this case, the ship is transferred by the bareboat charterer to a new operational flag, while the ownership of the ship (Registered Owner) continues under the original Registry. None of the legal or financial responsibilities of the Registered Owner are transferred to the bareboat charterer during the period of charter.*

*N.B. In Demise Charter agreements, if negotiated at the beginning of charter agreement, the charterer may have the option to purchase the vessel at the end of the charter period.*

*In Time Charter Party agreements, the charterer may only assume responsibility for operations, routing and cargo, while technical, crewing etc. remain with the owner.*

**7. Group Beneficial Owner** – *This is the parent company of the Registered Owner, or the Disponent Owner if the ship is owned by a bank. It is the controlling interest behind its fleet and the ultimate beneficiary from the ownership. A Group Beneficial Owner may or may not directly own ships itself as a Registered Owner. It may be the Manager of its fleet, which is in turn owned by subsidiary companies. Its ships may also be managed by a 3rd party under contract.*

**8. Group Operated Fleet** – *For companies identified as Group Beneficial Owners, IHS Fairplay can identify the total operational fleet. This Group Operated Fleet includes all the ships in the fleet operated by the group, including both their owned vessels and chartered in ships.*

Bron: <http://www.ihsfairplay.com/About/Definitions/definitions.html> (niet gecursiveerde passages staan vet of cursief in het origineel).

<sup>59</sup> Van Hooydonk, E. (Ed.), *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.; over het Groenboek, zie Blauwboek 1, 28-29, nr. 1.4.

definities van kernbegrippen op te nemen. Dit laatste is in het raam van het herzieningsproject overigens een algemene wetgevingstechnische bestreving<sup>60</sup>.

**4.36.** Een goed doordachte omschrijving van de betekenis van de begrippen scheepseigenaar en reder is des te meer nodig nu het gaat om centrale rechtsfiguren. Zeker de in dit Blauwboek voorgestelde regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de reder is een kernstuk van het nieuwe zee- en binnenvaartrecht. Zoals hieronder nader wordt uiteengezet<sup>61</sup>, is bij de uitwerking van die regeling een keuze aan de orde tussen een centralisatie (en/of kanalisatie) van aansprakelijkheid naar de figuur van de eigenaar, en een dergelijke centralisatie naar de figuur van de reder.

**4.37.** Verder dient bij de uitwerking van het begrippenapparaat van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek rekening te worden gehouden met de realiteit van het hedendaagse scheepvaartbedrijf, die aanzienlijk complexer is dan die van de zeventiende en zelfs de negentiende eeuw.

De regelgevende pogingen om het begrip reder te definiëren teneinde, los van het eigendomsstatuut, de werkelijke gebruiker of exploitant van het schip aan te duiden, waarvan hierboven enkele voorbeelden werden aangehaald, leveren in de context van het hedendaagse rederijbedrijf niet in alle concrete gevallen een eenduidig resultaat op.

Terecht wordt erop gewezen dat de typische rederijfuncties vandaag vaak verspreid worden over een veelheid van ondernemingen, waardoor de identificatie van de reder in de praktijk verre van eenvoudig is en op het eerste gezicht plausible wettelijke begripsomschrijvingen de rijk geschakeerde economische realiteit niet adequaat vermogen te vatten<sup>62</sup>.

De gezaghebbende zeerechtprofessor Vialard levert in verband met de reeds aangehaalde Franse wetgeving<sup>63</sup> de volgende welsprekende commentaar:

*Dire que l'armateur est l'exploitant du navire est une chose, identifier cet exploitant parmi tous les intervenants en est une autre. La notion d'armateur, telle que nous venons de la présenter, rendue complexe du fait de la dissociation fréquente des qualités de propriétaire et d'exploitant, ne rend cependant pas un compte exact de la réalité. Cette réalité passe par la subdivision des tâches, et par la superposition ou juxtaposition de structures juridiques intermédiaires entre le propriétaire et l'exploitant, entre l'exploitant et ses clients. Cascade de contrats, cascade de structures sociales, rendent délicate l'identification de l'armateur réel. Cascade de contrats, lorsque le navire, financé par une société de crédit-bail (qui en est donc propriétaire), le donne en affrètement coque-nue au crédit-preneur, qui s'empresse de le fréter à temps, l'affrèteur à temps décidant à son tour de conclure un affrètement au voyage: qui, alors, est l'armateur? Cascade de structures sociales, lorsqu'une société commerciale décide de créer une filiale spécialisée dans les transports maritimes, qui décide de créer autant de sociétés qu'elle a de navires à exploiter (single ship companies) et d'en confier la gestion à autant de sociétés de ship-management, lesquelles concluent des contrats d'affrètements à temps ordinaire, etc.*<sup>64</sup>

Deze bedenkingen mogen echter niet uit het oog doen verliezen dat als reder in de economische realiteit in vele gevallen nog steeds hetzij de scheepseigenaar, hetzij de rompbevrachter kan

---

<sup>60</sup> Zie Blauwboek 1, 178-179, nrs. 1.211-1.216.

<sup>61</sup> Zie *infra*, nr. 4.277.

<sup>62</sup> De meest grondige studie van het redersbegrip en zijn historische evolutie is ongetwijfeld te vinden in Corbier, I., *La notion juridique d'armateur*, Parijs, PUF, 1999, 428 p.

<sup>63</sup> Zie *supra*, nr. 4.29.

<sup>64</sup> Vialard, 164-165, nr. 183.

worden aangemerkt. Andere terbeschikkingstellingsvormen met overgave van het bezit van en de zeggenschap over het gebruik en de exploitatie van het schip – het “rederschap” – hebben blijkbaar maar een marginaal belang, tijd- en reisbevrachters, die eerder optreden als gebruikers dan als exploitanten, zijn duidelijk géén reders van het schip, en andere tussenkomende partijen zullen vaak in opdracht van hetzij de eigenaar, hetzij de rompbevrachter handelen.

**4.38.** Of specifiek de *ship manager*<sup>65</sup> als reder kan worden gekwalificeerd kan niet in algemene zin worden beantwoord, omdat de aard en de omvang van de taken van deze dienstverlener erg kunnen variëren, van de loutere terbeschikkingstelling van de bemanning over het technisch beheer van het schip tot het integrale beheer ervan – wat Corbier doet spreken van een “armateur à la carte”<sup>66</sup>.

Zoals gezien wordt de *manager* in het LLMC-Verdrag beschouwd als een verschijningsvorm van de *shipowner*, naast de *owner*, de *charterer* en de *operator* van het schip<sup>67</sup>. In het Bunkerolieverdrag verschijnt de *ship manager* eveneens als een *shipowner*, maar is hij geplaatst naast de *registered owner*, de *bareboat charterer* en de *operator*<sup>68</sup>. In de Franse – evenzeer authentieke – versie van het LLMC-Verdrag staat de *manager* gelijk met *l'armateur*, en de *operator* met *l'armateur-gérant*; in de in België gepubliceerde Nederlandse vertaling staat de *manager* echter niet gelijk met de reder, maar met de “beheerder”. In de Franse authentieke versie van het Bunkerolieverdrag is de *manager* plotseling *l'armateur gérant* geworden, en de *operator*, *l'exploitant du navire*. In de Nederlandse tekst is de *manager* een “beheerder” gebleven. De terminologische omzwervingen van de internationale regelgever tonen alvast aan dat de vraag of de *ship manager* een reder is, niet kan worden beantwoord met een simpel ja of neen.

Het BIMCO SHIPMAN 2009 *Standard Ship Management Agreement*<sup>69</sup> biedt van de variëteit van door ship managers geleverde diensten een treffende illustratie. De mogelijke, door partijen te selecteren “ship management services” worden in Part II van deze standaardovereenkomst omschreven als volgt:

## SECTION 2. SERVICES

### 4. Technical Management

(only applicable if agreed according to Box 6).

*The Managers shall provide technical management which includes, but is not limited to, the following services:*

- (a) ensuring that the Vessel complies with the requirements of the law of the Flag State;*
- (b) ensuring compliance with the ISM Code;*
- (c) ensuring compliance with the ISPS Code;*
- (d) providing competent personnel to supervise the maintenance and general efficiency of the Vessel;*
- (e) arranging and supervising dry dockings, repairs, alterations and the maintenance of the Vessel to the standards agreed with the Owners provided that the Managers shall be entitled to incur the necessary expenditure to ensure that the Vessel will comply with all requirements and recommendations of the classification society, and with the law of the Flag State and of the places where the Vessel is required to trade;*
- (f) arranging the supply of necessary stores, spares and lubricating oil;*

---

<sup>65</sup> Voor een uitvoerige analyse van deze figuur, zie Athanassopoulou, 199 e.v.

<sup>66</sup> Corbier, 279.

<sup>67</sup> Zie *supra*, nr. 4.20.

<sup>68</sup> Zie *supra*, nr. 4.22.

<sup>69</sup> Met dank aan K. Stes, voorzitter van het BIMCO Documentary Committee, voor het ter beschikking stellen van de teksten.

- (g) appointing surveyors and technical consultants as the Managers may consider from time to time to be necessary;*
- (h) in accordance with the Owners' instructions, supervising the sale and physical delivery of the Vessel under the sale agreement. However services under this Sub-clause 4(h) shall not include negotiation of the sale agreement or transfer of ownership of the Vessel;*
- (i) arranging for the supply of provisions unless provided by the Owners; and*
- (j) arranging for the sampling and testing of bunkers.*

## **5. Crew Management and Crew Insurances**

### **(a) Crew Management**

*(only applicable if agreed according to Box 7)*

*The Managers shall provide suitably qualified Crew who shall comply with the requirements of STCW 95. The provision of such crew management services includes, but is not limited to, the following services:*

- (i) selecting, engaging and providing for the administration of the Crew, including, as applicable, payroll arrangements, pension arrangements, tax, social security contributions and other mandatory dues related to their employment payable in each Crew member's country of domicile;*
- (ii) ensuring that the applicable requirements of the law of the Flag State in respect of rank, qualification and certification of the Crew and employment regulations, such as Crew's tax and social insurance, are satisfied;*
- (iii) ensuring that all Crew have passed a medical examination with a qualified doctor certifying that they are fit for the duties for which they are engaged and are in possession of valid medical certificates issued in accordance with appropriate Flag State requirements or such higher standard of medical examination as may be agreed with the Owners. In the absence of applicable Flag State requirements the medical certificate shall be valid at the time when the respective Crew member arrives on board the Vessel and shall be maintained for the duration of the service on board the Vessel;*
- (iv) ensuring that the Crew shall have a common working language and a command of the English language of a sufficient standard to enable them to perform their duties safely;*
- (v) arranging transportation of the Crew, including repatriation;*
- (vi) training of the Crew;*
- (vii) conducting union negotiations; and*
- (viii) if the Managers are the Company, ensuring that the Crew, on joining the Vessel, are given proper familiarisation with their duties in relation to the Vessel's SMS and that instructions which are essential to the SMS are identified, documented and given to the Crew prior to sailing.*
- (ix) if the Managers are not the Company:*
  - (1) ensuring that the Crew, before joining the Vessel, are given proper familiarisation with their duties in relation to the ISM Code; and*
  - (2) instructing the Crew to obey all reasonable orders of the Company in connection with the operation of the SMS.*

*(x) Where Managers are not providing technical management services in accordance with Clause 4 (Technical Management):*

- (1) ensuring that no person connected to the provision and the performance of the crew management services shall proceed to sea on board the Vessel without the prior consent of the Owners (such consent not to be unreasonably withheld); and*
- (2) ensuring that in the event that the Owners' drug and alcohol policy requires measures to be taken prior to the Crew joining the Vessel, implementing such measures;*

### **(b) Crew Insurances**

*(only applicable if Sub-clause 5(a) applies and if agreed according to Box 10)*

*The Managers shall throughout the period of this Agreement provide the following services:*

- (i) arranging Crew Insurances in accordance with the best practice of prudent managers of vessels of a similar type to the Vessel, with sound and reputable insurance companies, underwriters or associations.*

*Insurances for any other persons proceeding to sea onboard the Vessel may be separately agreed by the Owners and the Managers (see Box 10);*

*(ii) ensuring that the Owners are aware of the terms, conditions, exceptions and limits of liability of the insurances in Sub-clause 5(b)(i);*

*(iii) ensuring that all premiums or calls in respect of the insurances in Sub-clause 5(b)(i) are paid by their due date;*

*(iv) if obtainable at no additional cost, ensuring that insurances in Sub-clause 5(b)(i) name the Owners as a joint assured with full cover and, unless otherwise agreed, on terms such that Owners shall be under no liability in respect of premiums or calls arising in connection with such insurances.*

*(v) providing written evidence, to the reasonable satisfaction of the Owners, of the Managers' compliance with their obligations under Sub-clauses 5(b)(ii), and 5(b)(iii) within a reasonable time of the commencement of this Agreement, and of each renewal date and, if specifically requested, of each payment date of the insurances in Sub-clause 5(b)(i).*

## **6. Commercial Management**

*(only applicable if agreed according to Box 8).*

*The Managers shall provide the following services for the Vessel in accordance with the Owners' instructions, which shall include but not be limited to:*

*(a) seeking and negotiating employment for the Vessel and the conclusion (including the execution thereof) of charter parties or other contracts relating to the employment of the Vessel. If such a contract exceeds the period stated in Box 9, consent thereto in writing shall first be obtained from the Owners;*

*(b) arranging for the provision of bunker fuels of the quality specified by the Owners as required for the Vessel's trade;*

*(c) voyage estimating and accounting and calculation of hire, freights, demurrage and/or despatch monies due from or due to the charterers of the Vessel; assisting in the collection of any sums due to the Owners related to the commercial operation of the Vessel in accordance with Clause 11 (Income Collected and Expenses Paid on Behalf of Owners);*

*If any of the services under Sub-clauses 6(a), 6(b) and 6(c) are to be excluded from the Management Fee, remuneration for these services must be stated in Annex E (Fee Schedule). (See Sub-clause 12(e)).*

*(d) issuing voyage instructions;*

*(e) appointing agents;*

*(f) appointing stevedores; and*

*(g) arranging surveys associated with the commercial operation of the Vessel.*

In het raam van SHIPMAN 2009 treedt de *ship manager* essentieel op als *agent* (vergelijkbaar met een lasthebber). Dit blijkt uit de volgende kernbepaling, waarin de juridische positie van de ship manager wordt omschreven:

## **3. Authority of the Managers**

*Subject to the terms and conditions herein provided, during the period of this Agreement, the Managers shall carry out the Management Services in respect of the Vessel as agents for and on behalf of the Owners. The Managers shall have authority to take such actions as they may from time to time in their absolute discretion consider to be necessary to enable them to perform the Management Services in accordance with sound ship management practice, including but not limited to compliance with all relevant rules and regulations.*



BIMCO zelf licht deze laatste bepalingen toe als volgt:

*They establish the fundamental principle of SHIPMAN that it is an agency agreement with the managers carrying out the functions specified in the agreement as agents for and on behalf of the owners<sup>70</sup>.*

De rechten en plichten van partijen worden in SHIPMAN 2009 nader gespecificeerd als volgt:

## **8. Managers' Obligations**

*(a) The Managers undertake to use their best endeavours to provide the Management Services as agents for and on behalf of the Owners in accordance with sound ship management practice and to protect and promote the interests of the Owners in all matters relating to the provision of services hereunder.*

*Provided however, that in the performance of their management responsibilities under this Agreement, the Managers shall be entitled to have regard to their overall responsibility in relation to all vessels as may from time to time be entrusted to their management and in particular, but without prejudice to the generality of the foregoing, the Managers shall be entitled to allocate available supplies, manpower and services in such manner as in the prevailing circumstances the Managers in their absolute discretion consider to be fair and reasonable.*

*(b) Where the Managers are providing technical management services in accordance with Clause 4 (Technical Management), they shall procure that the requirements of the Flag State are satisfied and they shall agree to be appointed as the Company, assuming the responsibility for the operation of the Vessel and taking over the duties and responsibilities imposed by the ISM Code and the ISPS Code, if applicable.*

## **9. Owners' Obligations**

*(a) The Owners shall pay all sums due to the Managers punctually in accordance with the terms of this Agreement. In the event of payment after the due date of any outstanding sums the Manager shall be entitled to charge interest at the rate stated in Box 13.*

*(b) Where the Managers are providing technical management services in accordance with Clause 4 (Technical Management), the Owners shall:*

*(i) report (or where the Owners are not the registered owners of the Vessel procure that the registered owners report) to the Flag State administration the details of the Managers as the Company as required to comply with the ISM and ISPS Codes;*

*(ii) procure that any officers and ratings supplied by them or on their behalf comply with the requirements of STCW 95; and*

*(iii) instruct such officers and ratings to obey all reasonable orders of the Managers (in their capacity as the Company) in connection with the operation of the Managers' safety management system.*

*(c) Where the Managers are not providing technical management services in accordance with Clause 4 (Technical Management), the Owners shall:*

*(i) procure that the requirements of the Flag State are satisfied and notify the Managers upon execution of this Agreement of the name and contact details of the organization that will be the Company by completing Box 5;*

*(ii) if the Company changes at any time during this Agreement, notify the Managers in a timely manner of the name and contact details of the new organization;*

*(iii) procure that the details of the Company, including any change thereof, are reported to the Flag State administration as required to comply with the ISM and ISPS Codes. The Owners shall advise the Managers in a timely manner when the Flag State administration has approved the Company; and*

---

<sup>70</sup> Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, [https://www.bimco.org/~media/Documents/Document\\_Samples/Sundry\\_Other\\_Forms/SHIPMAN\\_2009\\_Explanatory\\_Notes.ashx](https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/SHIPMAN_2009_Explanatory_Notes.ashx), p. 5.

- (iv) unless otherwise agreed, arrange for the supply of provisions, at their own expense.
- (d) Where the Managers are providing crew management services in accordance with Sub-clause 5(a) the Owners shall:
- (i) inform the Managers prior to ordering the Vessel to any excluded or additional premium area under any of the Owners' Insurances by reason of war risks and/or piracy or like perils and pay whatever additional costs may properly be incurred by the Managers as a consequence of such orders including, if necessary, the costs of replacing any member of the Crew. Any delays resulting from the negotiation with or replacement of any member of the Crew as a result of the Vessel being ordered to such an area shall be for the Owners' account. Should the Vessel be within an area which becomes an excluded or additional premium area the above provisions relating to cost and delay shall apply;
  - (ii) agree with the Managers prior to any change of flag of the Vessel and pay whatever additional costs may properly be incurred by the Managers as a consequence of such change. If agreement cannot be reached then either party may terminate this Agreement in accordance with Sub-clause 22(e); and
  - (iii) provide, at no cost to the Managers, in accordance with the requirements of the law of the Flag State, or higher standard, as mutually agreed, adequate Crew accommodation and living standards.
- (e) Where the Managers are not the Company, the Owners shall ensure that Crew are properly familiarised with their duties in accordance with the Vessel's SMS and that instructions which are essential to the SMS are identified, documented and given to the Crew prior to sailing.

De rechtsleer weet met de verhouding tussen de hedendaagse *ship manager* en de klassieke reder niet goed weg.

Wanneer de *ship manager* het technisch beheer verzorgt, zou de hoedanigheid van reder volgens Corbier tussen de *ship manager* en de eigenaar verdeeld zijn<sup>71</sup>.

Ingeval de *ship manager* het integrale beheer verzorgt, met inbegrip van het administratief beheer, de *chartering* en de *marketing* van het schip, en bevrachtings-, vervoer- en verzekeringsovereenkomsten sluit, schepen koopt en verkoopt en/of de boekhouding van de reder verzorgt, exploiteert hij het schip in naam en voor rekening van de reder. Maar ook in dergelijke gevallen meent Corbier dat er twee reders optreden: de scheepseigenaar en de *ship manager*<sup>72</sup>.

De opkomst van *ship management*-diensten die worden toevertrouwd aan gespecialiseerde bedrijven heeft, steeds volgens Corbier, geleid tot een uiteenvallen van de redersfunctie: “la notion d’armateur se trouve [...] éclatée”<sup>73</sup>.

Strikt juridisch is de rol van de *ship manager* in de regel echter beperkt tot die van een dienstverlener, in civielrechtelijke termen een lasthebber welke optreedt in naam en voor rekening van de scheepseigenaar, mogelijk ook, of ondergeschikt, een aannemer. In principe treedt de *ship manager* bijv. niet zelf op als wederpartij bij vervoerovereenkomsten<sup>74</sup>. Tegenover derden handelt hij m.a.w. als vertegenwoordiger. Ook in andere landen wordt zijn positie daarom benaderd vanuit het gemeen recht inzake vertegenwoordiging<sup>75</sup>.

<sup>71</sup> Corbier, 281.

<sup>72</sup> Corbier, 282.

<sup>73</sup> Corbier, 291.

<sup>74</sup> Zie o.m. Ndende, M., “Evolution des structures armatoriales et difficultés d’identification du transporteur maritime”, DMF 2006, (195), 199; vgl. Chaumette, P., “Marin ou pas marin: comment trancher?”, noot onder Cass. fr., 26 september 2007, DMF 2008, (17), 18.

<sup>75</sup> Zie daarover Athanassopoulou, 231 e.v.

Wanneer een *ship manager* zgn. *crew management services* verstrekt, blijft de opdrachtgever van de *ship manager* (de “Owner”) volgens de beschikbare rechtsleer als werkgever optreden. De opdrachtgever blijft het schip exploiteren en als reder optreden<sup>76</sup>. Voor *crew management services* heeft BIMCO echter ook afzonderlijke, meer gedetailleerde standaardovereenkomsten uitgewerkt (inz. CREWMAN A en CREWMAN B (Lumpsum) 2009). Gebruik van CREWMAN B wordt aanbevolen voor het geval de *ship manager* zelf wenst op te treden als principaal, dus als werkgever die zijn eigen personeel ter beschikking stelt van de reder. In dergelijk geval suggereert Chaumette een dubbel werkgeverschap<sup>77</sup>.

De twee mogelijke juridische verschijningsvormen van de *ship manager* – agent of lasthebber enerzijds, bemanning ter beschikking stellende werkgever anderzijds – maken het moeilijk hem als dusdanig, naast de reder, in zeerechtelijke wetgeving een eenduidige eigen plaats te geven. Wanneer in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek twee soorten *ship managers* zouden worden onderscheiden, zou dat de nieuwe wettelijke regeling allicht te ver compliceren. Zelfs met dergelijke juridische onderscheiding zou het belangrijke onderscheid naar de materiële aard van de opdracht van de *ship manager* uit beeld blijven. Verder dient overwogen dat de exploitatiestructuren in het scheepvaartbedrijf en de desbetreffende internationale standaardovereenkomsten voortdurend in evolutie zijn; het begrippenapparaat bevroren in een nationale wettekst is in dat opzicht sowieso een slechte keuze. Andere nationale wetgeving waarin een specifiek privaatrechtelijk (inz. aansprakelijkheids)statuut van de *ship manager* is beschreven, schijnt erg zeldzaam<sup>78</sup>. In de buurlanden van België is zij alleszins niet te vinden. Zoals hieronder nader zal worden uiteengezet<sup>79</sup>, is in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek uiteindelijk vastgehouden aan de klassieke mede-aansprakelijkheid van de (geregistreerde) scheepseigenaar. Ook in de voorgestelde materiële aansprakelijkheidsregeling komt de *ship manager* m.a.w. niet centraal te staan. Gelet op al deze elementen wordt er best voor geopteerd de figuur van de *ship manager* niet nader in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek te omlijnen.

#### E) SLOTSOM

**4.39.** Concluderend dient te worden vastgesteld dat er over de betekenis van de begrippen scheepseigenaar en reder geen volledige internationale eensgezindheid bestaat. Het begrip scheepseigenaar omvat nu eens uitsluitend de geregistreerde scheepseigenaar, dan weer, mede, de exploitant, zoals typisch een rompbefrachter. Het begrip reder duidt nu eens op de geregistreerde scheepseigenaar, dan weer op de exploitant, dan weer op beide.

Gelet op deze verschillen verdient het de voorkeur in het Belgisch Scheepvaartwetboek aan te sluiten bij het in België meest gangbare algemene en juridische spraakgebruik. Concreet dient onder scheepseigenaar dan de geregistreerde titularis van het eigendomsrecht te worden verstaan, en onder de reder in wezen de feitelijke exploitant van het schip, die hetzij de eigenaar zelf is, hetzij de natuurlijke persoon of de rechtspersoon waaraan de eigenaar het bezit van en de zeggenschap over het gebruik en de exploitatie – het zgn. rederschap – heeft overgedragen. Daarnaast zal ook nog de figuur van de “scheepsgebruiker” worden onderscheiden. Deze van de *ship manager* wordt daarentegen niet nader in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek omlijnd.

---

<sup>76</sup> Vgl. Corbier, 280.

<sup>77</sup> Chaumette, P., “Marin ou pas marin: comment trancher?”, noot onder Cass. fr., 26 september 2007, DMF 2008, (17), 18 en *ibid.*, 19 over de specifieke Franse wetgeving betreffende het *registre international français*.

<sup>78</sup> Zie nader *infra*, nr. 4.265.

<sup>79</sup> Zie *infra*, nrs. 4.264 e.v.

**4.40.** De algemene definities die hieronder worden voorgesteld zullen in bepaalde gevallen moeten wijken voor de bijzondere definities in welbepaalde hoofdstukken, inz. wanneer deze voortvloeien uit andersluidende begripsomschrijvingen in België bindende internationale verdragen. Een voorbeeld bieden de voorgestelde wetsbepalingen die het LLMC-Verdrag, het CLC-Verdrag, het Bunkerolieverdrag en het HNS-Verdrag in het Belgisch Scheepvaartwetboek integreren<sup>80</sup>.

## **B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING**

### **B.1. ARTIKEL 4.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN**

#### **A) WETTEKST**

**4.41.**

## **BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT**

### **TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN**

#### **Hoofdstuk 1 – Begrippen**

#### ***Artikel 4.1. Begripsomschrijvingen***

**In dit Wetboek wordt verstaan onder:**

**1° “scheepseigenaar”:** de geregistreerde of teboekgestelde eigenaar van het schip of, bij ontstentenis van registratie of teboekstelling, de persoon of de personen die eigenaar zijn van het schip;

**2° “reder”:** de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die het rederschap uitoefent;

**3° “rederschap”:** het bezit van het schip dat gepaard gaat met de overwegende zeggenschap over het beheer, het gebruik en de exploitatie ervan;

**4° “scheepsgebruiker”:** elke houder van een zakelijk of persoonlijk recht dat gedurende een bepaalde tijd recht geeft op het gebruik van een schip of een deel van een schip, met uitzondering van reders, reisbevrachters en partijen bij en rechthebbenden onder een vervoerovereenkomst;

#### **B) TOELICHTING**

**4.42.** In lijn met het gangbare algemene en juridische spraakgebruik in België wordt de scheepseigenaar onder het 1° gedefinieerd als “de geregistreerde of teboekgestelde eigenaar van het schip of, bij ontstentenis van registratie of teboekstelling, de persoon of de personen die eigenaar zijn van het schip”. Deze definitie ligt o.m. in lijn met die in het CLC-Verdrag<sup>81</sup>. Het gaat dus om wie in de Engelse zeerechtstaal kortheidshalve de “registered owner” wordt genoemd.

Bij afwezigheid van registratie of teboekstelling is de scheepseigenaar degene die het eigendomsrecht bezit. In dat laatste verband dient ook te worden verwezen naar het in artikel 3.9 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gesuggereerde feitelijk eigendomsvermoeden<sup>82</sup>.

<sup>80</sup> Zie *infra*, nrs. 4.337 e.v.

<sup>81</sup> Zie *supra*, nr. 4.21.

<sup>82</sup> Zie Blauwboek 3.

**4.43.** De onder het 2° en het 3° opgenomen definities van de begrippen reder en rederschap sluiten eveneens aan bij het ten onzent gangbare spraakgebruik.

De definities trachten de contouren van bedoelde figuren scherper te stellen maar laten anderzijds ruimte voor flexibiliteit in de uitlegging, zodat de rechter oog kan hebben voor latere ontwikkelingen in de realiteit van het scheepvaartbedrijf.

Wie reder is, wordt niet bepaald door het eigendomsstatuut van het schip. De reder is degene die het rederschap uitoefent. Dit laatste begrip werd reeds eerder door de Belgische wetgever gebruikt, m.n. in de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek over het bewarend scheepsbeslag<sup>83</sup>. Hier wordt het gedefinieerd als “het bezit van het schip dat gepaard gaat met de overwegende zeggenschap over het beheer, het gebruik en de exploitatie ervan”.

Deze definitie biedt een verfijning en verduidelijking ten opzichte van buitenlandse wetgevingen als de Franse en de Duitse, die de reder op al te vereenvoudigende manier aanduiden als de exploitant. Dergelijke definities verplaatsen het probleem overigens alleen maar, want zij doen onmiddellijk de vraag oprijzen naar de betekenis van de term exploitant en/of de vereiste inhoud van de exploitatiebevoegdheid. De hier voorgestelde omschrijving tracht meer houvast te geven, door het rederschap nader te omschrijven.

Het element “bezit” is ontleend aan de definitie van de reder in de Zwitserse wetgeving<sup>84</sup> en aan gezaghebbende Engelse rechtsleer in dezelfde zin<sup>85</sup>. Het vereiste bezit is niet het bezit in de zin van het Belgische zakenrecht. Het begrip moet daarentegen worden verstaan in de context van het zeerecht en de realiteit van het internationale scheepvaartbedrijf en de concrete omstandigheden van het geval.

Hierbij moge duidelijk zijn dat een rompbevrachter normaal gezien als reder zal moeten worden beschouwd. De rompbevrachter is bij de interpretatie van de definitie a.h.w. de modelfiguur. Bij onderrompbevrachting zal uiteraard de laatste rompbevrachter als reder optreden.

Ook een vruchtgebruiker, een houder van een recht van gebruik of bewoning, een bruiklener, een sekwester<sup>86</sup>, een (gemeenrechtelijke) huurder en een in het bezit gestelde hypothecaire schuldeiser die het schip zelf gebruikt of bestuurt en/of als werkgever optreedt zullen, naar omstandigheden, als reder kunnen gelden.

Zoals in de proeve van nieuw Duits wetboek zal een tijdbevrachter normaal niet als reder zijn te beschouwen<sup>87</sup>.

---

<sup>83</sup> Art. 1469, § 2 Ger.W. luidt:

§ 2. *Wanneer bij een bevrachtingsovereenkomst betreffende een schip met overgave van rederschap alleen de gebruiker instaat voor een zeeschuld die op het schip betrekking heeft, mag het beslag worden gelegd op dat of enig ander aan de gebruiker toebehorend schip, maar niet op enig ander aan de eigenaar toebehorend schip*” (cursivering toegevoegd).

Deze bepaling is de overname in de nationale wetgeving van art. 3(4) van het Scheepsbeslagverdrag 1952, dat luidt:

(4) *When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claim. [...]*

<sup>84</sup> Zie *supra*, nr. 4.29.

<sup>85</sup> Zie Coghill, T., Baker, A.W., Kenny, J. en Kimball, J.D., *Time Charters*, Londen, LLP, 2008, 1-2, nrs. 1.4-1.7.

<sup>86</sup> Over deze laatste hypothese, in de context van het LLMC-Verdrag, zie Stevens Bva, 53, nr. 113.

<sup>87</sup> Zie *supra*, nr. 4.30. Het alhier voorgestelde zeggenschaps criterium is vergelijkbaar met de in de Duitse proeve gemaakte onderscheiding dat de tijdbevrachter normaal “nicht für die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich” is.

In vele gevallen zal de hoedanigheid van werkgever een sterke aanduiding opleveren dat het vereiste zeggenschap voorhanden is. Zo kan in principe worden aangenomen dat wie feitelijk als werkgever en dus ook als reder optreedt in de zin van de hierboven aangehaalde wetten betreffende de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst<sup>88</sup>, ook in het raam van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek als reder zal moeten worden beschouwd. Verder wordt ervan uitgegaan dat het werkgeversgezag in een normale situatie van tijd- of reisbevrachting exclusief blijft berusten bij de vervrachter, die alsdan als werkgever en reder blijft optreden, ongeacht de commerciële orders die de bevrachter aan de kapitein kan geven.

Wanneer een *ship* of *crew manager* de bemanning recruteert maar zelf niet als werkgever, doch slechts als lasthebber optreedt, blijft de opdrachtgever als reder fungeren. Allicht zal een *ship management*-onderneming die optreedt in opdracht en voor rekening van een scheepseigenaar of reder in de zin van de voorgestelde bepaling eerder zelden het rederschap overnemen, tenzij zij zich naar buiten uit als dusdanig manifesteert<sup>89</sup>. Wanneer de *manager* wél als werkgever optreedt, moet, om hem als reder te kwalificeren, nog altijd bezit van het schip in zijn hoofde worden vastgesteld.

Daar de quiratair scheepsbeheerder overeenkomstig het hieronder toegelichte artikel 4.9, § 5 expliciet als een lasthebber is te kwalificeren, zal hij in de regel evenmin als reder optreden.

Bij piraterij kan het voorkomen dat de wettige reder moet worden geacht zijn bezit en/of zijn zeggenschap en dus ook zijn rederschap tijdelijk te hebben verloren. Gelet op de variëteit van mogelijke uitzonderingssituaties kan een algemene regel in dat verband echter niet worden vooropgesteld.

Wel moge duidelijk zijn dat de definitie is opgesteld van het uitgangspunt dat een schip slechts één reder heeft, m.n. deze welke het bezit en de overwegende zeggenschap geniet. Wanneer het bezit en de exploitatietaken zijn verdeeld over verschillende actoren, moet dus worden nagegaan wie de dominerende rol speelt. Alleen wanneer de dominantie niet kan worden vastgesteld, kan er aanleiding zijn om meer dan één reder in aanmerking te nemen.

**4.44.** De term “scheepsgebruiker” wordt ingevoerd als restbegrip voor een aantal gebruikers van een schip, die noch reder, noch reisbevrachter, noch partij bij of derde-rechthebbende onder een vervoerovereenkomst zijn. Het typevoorbeeld is de tijdbevrachter.

De noodzaak tot invoering van dit verzamelbegrip is een consequentie van inz. de uitbreiding van het toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek tot de niet-commerciële scheepvaart.

Het begrip scheepsgebruiker wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek o.m. aangewend in de context van de bevoegdheden van de gezagvoerders<sup>90</sup>.

Wanneer verschillende partijen een gebruiksrecht genieten, is in de regel alleen de uiteindelijke of “laatste” gebruiker de scheepsgebruiker in de zin van de voorgestelde begripsomschrijving.

---

<sup>88</sup> Zie *supra*, nr. 4.14.

<sup>89</sup> Ofschoon dit niet in de wettekst is geëxpliciteerd, moet, conform de gangbare invulling van de term reder, en in lijn met de Duitse zienswijze, inderdaad worden aangenomen dat de reder het schip exploiteert in eigen naam (zie o.m. Rabe, 233, nr. 5; Wüstendörfer, 116-117, § 13).

<sup>90</sup> Zie Blauwboek 5.

Een *slot charterer* en een NVOCC zullen in de regel niet als scheepsgebruiker kunnen worden gekwalificeerd. In het Blauwboek 6 betreffende bevrachting en vervoer zal nader op deze figuren worden ingegaan en zullen desgevallend verdere verfijningen worden aangebracht.

### 3. SCHEEPSMEDE-EIGENDOM

#### A. HUIDIGE REGELING

##### A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

**4.45.** Titel II van de Zeewet, die het opschrift “Eigenaar en bemanning van zeeschepen” draagt, bevat een Hoofdstuk I dat is gewijd aan “Scheepseigenaars”.

De daarin opgenomen bepalingen betreffen in hoofdzaak de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, de beperking van die aansprakelijkheid, en de – in dit onderdeel van voorliggend Blauwboek aan de orde zijnde – scheepsmede-eigendom. Deze laatste aangelegenheid is m.n. geregeld in de laatste drie artikelen (art. 55-57), waarvan het allerlaatste in feite het belangrijkste is.

Hoewel het grotendeels *niet* de scheepsmede-eigendom betreft, wordt het bedoelde Hoofdstuk hieronder in extenso aangehaald. Dit dient een goed begrip van de verderop in dit Blauwboek uitgewerkte kritiek van de structuur van de tekst. Het Hoofdstuk is rommelig en individuele bepalingen – i.h.b. artikel 54 – zijn ingewerkt op een ronduit misleidende wijze<sup>91</sup>.

De bedoelde bepalingen luiden als volgt:

##### Afdeling I. – Aansprakelijkheid van scheepseigenaars.

###### Artikel 46

*§ 1. Iedere scheepseigenaar is persoonlijk aansprakelijk voor zijn eigen handelingen, verzuimen of verbintenissen.*

*§ 2. De scheepseigenaar is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van de kapitein en staat in voor de verbintenissen door deze aangegaan in het uitoefenen van zijn dienst.*

*§ 3. De scheepseigenaar is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van de bemanning, van de loods en van andere als dusdanig werkzaam zijnde aangestelden, in het uitoefenen van hun respectieve dienst.*

*§ 4. Artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is van toepassing op de persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden van de scheepseigenaar of hulpverlener voor schade, bij de uitvoering van hun arbeidsovereenkomst in dienst van het schip, toegebracht aan de scheepseigenaar of aan derden.*

##### Afdeling II. – Beperking van de aansprakelijkheid.

###### Artikel 47

*§ 1. Onder voorbehoud van het bepaalde in de §§ 2 en 3 hierna, kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid beperken overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, verder "LLMC-Verdrag" genoemd.*

*De toepassing van artikel 2, § 1, letters d en e van dat verdrag is evenwel uitgesloten.*

*§ 2. De scheepseigenaar kan zijn aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging beperken overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van dit Verdrag, en van het Protocol bij*

---

<sup>91</sup> Zie *infra*, nrs. 4.47 en 4.189.



*dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, in zoverre het oliën betreft die omschreven staan in dit Verdrag.*

*§ 3. De vervoerder van passagiers en hun reisgoed over zee kan zijn aansprakelijkheid beperken overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed, opgemaakt te Athene op 13 december 1974 en van zijn Protocol, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, en desgevallend van de artikelen 7, 8, 9 § 2, 10 tot 13 en 15 § 1, van het LLMC-Verdrag.*

*De Koning stelt de hogere aansprakelijkheidslimiet per hoofd vast waarvan sprake in artikel 72 van het verdrag van Athene.*

*§ 4. De hulpverlener die niet vanaf een schip optreedt of enkel optreedt aan boord van het schip waaraan of ten opzichte waarvan hulp- of bergingsdiensten worden verleend, kan zijn aansprakelijkheid beperken tot het bedrag vastgesteld in artikel 6, § 4, van het LLMC-Verdrag.*

### Afdeling III. – Vorming van het beperkingsfonds en bevoegdheidsregeling.

#### Artikel 48

*§ 1. De scheepseigenaar of hulpverlener vraagt de vorming van het fonds geregeld door het LLMC-Verdrag, door indiening van een verzoekschrift bij de voorzitter van de rechtbank van koophandel die bevoegd is krachtens artikel 627, 10°, van het Gerechtelijk Wetboek. Het verzoekschrift moet voldoen aan de voorwaarden bepaald in artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek.*

*Het moet bovendien vermelden: nationaliteit en naam van het schip, het voorval waarbij de schade is opgelopen, met vermelding van datum en plaats, het wettelijk bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals verzoeker het heeft geraamd, en de wijze waarop hij voornemens is het beperkingsfonds te vormen: storting in speciën of garantiestelling.*

*Bij het verzoekschrift worden gevoegd:*

*1° de door de verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij meent de beperking van zijn aansprakelijkheid te kunnen invoeren, met vermelding zo mogelijk van eenieders woonplaats, alsook van het definitief of voorlopig bedrag en van de aard van elke schuldvordering;*

*2° alle stukken tot staving van de berekening van het wettelijk bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.*

*§ 2. Indiening van het verzoekschrift houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.*

*§ 3. De voorzitter van de rechtbank van koophandel verifieert bij voorraad of het door de verzoeker opgegeven bedrag overeenkomt met het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid kan worden beperkt. Zodra de voorzitter heeft vastgesteld dat beide bedragen overeenstemmen, geeft hij bevel tot instelling van de procedure tot vorming van het fonds.*

*Heeft de verzoeker niet aangeboden het bedrag, waartoe zijn aansprakelijkheid kan worden beperkt, vermeerderd met de wettelijke interesten vanaf de dag van de schadeverwekkende gebeurtenis tot de dag waarop het beperkingsfonds zal zijn gevormd, in speciën te storten, dan beveelt de voorzitter het instellen van de procedure slechts indien de verzoeker het stellen van een garantie aanbiedt die aanvaardbaar en toereikend is.*

*De voorgestelde garantie is aanvaardbaar als, naar het oordeel van de voorzitter, zeker is dat het fonds werkelijk beschikbaar zal zijn en vrij overdraagbaar zodra de garantie gesteld is.*

*De garantie is toereikend als haar bedrag overeenstemt met het bedrag waartoe de aansprakelijkheid kan worden beperkt, vermeerderd met een provisie voor dekking van de wettelijke interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur.*

*Het bepaalde in de artikelen 2040 tot 2043 van het Burgerlijk Wetboek is toepasselijk op de door de verzoeker te stellen garantie.*

*De beschikking vermeldt de termijn waarbinnen de storting gedaan of de garantie verstrekt moet worden, welke termijn niet langer mag zijn dan een maand te rekenen van de datum van de beschikking; deze*

*laatste bepaalt bovendien de door de verzoeker binnen dezelfde termijn te storten provisie voor het dekken van de kosten van de procedure tot vorming, vereffening en verdeling van het beperkingsfonds.*

*De voorzitter benoemt een rechter-commissaris en een vereffenaar.*

*Het salaris van de vereffenaar wordt geregeld door de voorzitter met inachtneming van de aard en de belangrijkheid van de procedure tot vorming, vereffening en verdeling van het fonds.*

*Het bepaalde in de artikelen 460, 462 en 463 van Boek III van dit Wetboek, is van toepassing op de werkzaamheden van de rechter-commissaris en van de vereffenaar.*

*§ 4. Bij storting in specien duidt de vereffenaar de instelling aan waarbij het geld moet worden gedeponeerd. Dit deposito geschiedt op naam van de vereffenaar qualitate qua. Geen opvraging mag worden verricht zonder toestemming van de rechter-commissaris.*

*De interesten van de gedeponeerde bedragen worden bij deze sommen geteld.*

*Ingeval een garantie verstrekt wordt, wordt zij gesteld in het voordeel van de vereffenaar qualitate qua.*

*Geen wijziging mag aan de aldus gestelde garantie worden aangebracht zonder machtiging van de rechter-commissaris.*

*De provisie voor het dekken van de kosten van de procedure wordt overgemaakt aan de vereffenaar, die hierover beschikt onder controle van de rechter-commissaris.*

*§ 5. Op verslag van de vereffenaar waarin wordt gesteld dat de bedragen gedeponeerd zijn of dat de garantie gegeven is, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds gevormd is. Vanaf die beschikking gelden voor het aanhangige schadegeval, artikel 13 van het LLMC-Verdrag en de artikelen 496 tot 500, 502 tot 504 en 508 van Boek III van dit Wetboek.*

*Voor de toepassing van het eerste lid wordt de beschikking van de voorzitter gelijkgesteld met het vonnis van faillietverklaring vermeld in de voormelde artikelen 496, 504 en 508.*

*De bekendmakingen vermeld in voormeld artikel 496 worden in voorkomend geval gedaan in één of meer buitenlandse maritieme bladen.*

*Het verzet tegen de beschikking vermeld in het eerste lid wordt voor de rechtbank van koophandel gebracht. Het verzet moet gedaan worden binnen de drie maanden van de publicatie vermeld in voormeld artikel 496. Deze termijn wordt vermeerderd met de termijnen bepaald in artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.*

*§ 6. De bedragen van de beperkte aansprakelijkheid worden in de nationale munt omgerekend bij de verificatie vermeld in het eerste lid van § 3.*

*Is er, voor de vaststelling van de vorming van het beperkingsfonds aanleiding tot verbetering, in de één of andere zin, van de omrekening in Belgische frank van het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid, dan wordt die verbetering uitgesproken bij beschikking van de voorzitter, die bepaalt binnen welke termijn de voorgeschreven maatregelen ten uitvoer worden gelegd.*

*§ 7. Artikel 1039 van het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing voor alle beschikkingen die de voorzitter verleent voor de rechtspleging vermeld in deze afdeling.*

#### **Artikel 49**

*§ 1. Het vonnis of het arrest dat na de vorming van het fonds het faillissement van de verzoeker uitspreekt, hem uitstel van betaling verleent of zijn gerechtelijk akkoord homologeert, heeft voor het fonds geen gevolgen.*

*§ 2. De verzoeker en eventueel de curator van zijn faillissement moeten opgeroepen worden voor alle verrichtingen van de procedure tot vereffening en verdeling van het beperkingsfonds.*

#### **Afdeling IV. – Procedure van vereffening en verdeling van het fonds.**

#### **Artikel 50**

*§ 1. Zodra de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar of van de hulpverlener vaststaat en deze gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken, wordt de procedure voor vereffening en verdeling van het fonds voortgezet.*

§ 2. De artikelen 496 tot 500, 502 tot 504 en 508 van Boek III van dit Wetboek zijn op de aangifte, de verificatie en de betwisting van de ten laste van het fonds neergelegde schuldvorderingen van toepassing.

§ 3. De bekendmaking vermeld in artikel 496 van Boek III van dit Wetboek wordt in voorkomend geval gedaan in één of meer buitenlandse maritieme bladen.

#### Artikel 51

§ 1. Er kan geen enkel recht van voorrang uitgeoefend worden op het gedeelte van het beperkingsfonds dat bestemd is om de zaakschade te vereffenen.

§ 2. De vereffenaar maakt een ontwerp van verdeling op en deelt het mede aan de schuldeisers.

In geval van betwisting van het ontwerp van verdeling doet de rechtbank van koophandel wier voorzitter van het geding kennis heeft genomen, uitspraak op verslag van de vereffenaar.

#### Artikel 52

§ 1. De uitdeling van het fonds aan de schuldeisers geschiedt naar evenredigheid van hun bevestigde en geverifieerde schuldvorderingen.

§ 2. De betaling aan elke schuldeiser van het deel van het beperkingsfonds dat hem toekomt, maakt een einde aan zijn schuldvordering tegenover de verzoeker.

§ 3. Als alle schuldvorderingen werden vereffend, komt het eventuele saldo van het fonds toe aan degene die het gevormd heeft of, zo deze ondertussen is failliet gegaan, aan de failliete boedel.

Op verslag van de vereffenaar, medeondertekend door de rechter-commissaris, wordt de procedure gesloten verklaard door de voorzitter van de rechtbank van koophandel die bevoegd is krachtens artikel 627, 10°, van het Gerechtelijk Wetboek.

#### Afdeling V. – Omrekening in nationale munt.

#### Artikel 53

Indien de scheepseigenaar of de hulpverlener geen beperkingsfonds vormt, worden de bedragen van de beperkte aansprakelijkheid in de nationale munt omgerekend op de respectieve data van de betalingen.

#### Afdeling VI. – Algemene bepalingen.

#### Artikel 54

De termen "scheepseigenaar" en "hulpverlener" moeten worden verstaan in de betekenis die ze hebben in artikel 1, 2° en 3° van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid voor zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976.

#### Artikel 55

Indien de ontslagen kapitein medeëigenaar is van het schip, kan hij van de medeëigendom afstand doen en de uitkering eisen van het daarmee overeenstemmend kapitaal.

Het bedrag van dit kapitaal wordt bepaald door deskundigen, in onderlinge overeenstemming of ambtshalve te benoemen.

#### Artikel 56

De reder die medeëigenaar of lasthebber van de eigenaars is, vertegenwoordigt de scheepseigenaars in rechte voor alles wat de uitrusting en de vaart betreft.

#### Artikel 57

In alles wat het gemeenschappelijk belang van de scheepseigenaars aangaat, wordt het gevoelen van de meerderheid gevolgd.

De meerderheid wordt bepaald door de scheepsaandelen die gezamenlijk de helft van de waarde van het schip te boven gaan.

*De veiling van een schip kan slechts worden toegestaan op vordering van de eigenaars die samen de helft van alle scheepsaandelen vertegenwoordigen, tenzij bij geschrifte het tegendeel bedongen is.  
In geval van veiling gaan de lasten die een scheepsaandeel bezwaren, van rechtswege over op het overeenkomstige deel van de prijs.*

Ingevolge artikel 273, § 1, 2° van de Zeewet zijn de aangehaalde artikelen 55 tot 57 betreffende de scheepsmede-eigendom ook van toepassing op de binnenvaartuigen en op de vaartuigen en drijvende tuigen door de Koning daarmee gelijkgesteld.

Ten slotte moet rekening worden gehouden met het in de – elders besproken<sup>92</sup> – Afdeling over de kapitein voorkomende artikel 69 van de Zeewet, dat luidt:

*Wanneer het vaartuig vervracht is met toestemming van de eigenaars en een van hen weigert bij te dragen in de kosten die noodzakelijk zijn voor de afvaart, kan de kapitein, vierentwintig uren na aanmaning aan de weigeraar om zijn bijdrage te leveren, met machtiging van de rechter, voor zijn rekening geld opnemen op zijn scheepsaandeel, zelfs onder hypothecair verband.*

## A.2. BEOORDELING

### A) ALGEMENE KRITIEK

**4.46.** De bepalingen van de Zeewet over scheepsmede-eigendom zijn vatbaar voor ernstige wetgevingstechnische kritiek. Hieronder zullen vooreerst enkele intrinsieke gebreken van de huidige wetsbepalingen worden besproken. Vervolgens wordt het regime in de buurlanden geschetst. Een meer gedetailleerde kritische vergelijking met de wetgeving van inz. Duitsland, Frankrijk en Nederland zal worden gemaakt in de artikelsgewijze toelichting bij de voorgestelde nieuwe bepalingen. Daar zal voor onderscheiden kwesties immers een keuze worden gemaakt tussen in het buitenland geldende oplossingen.

**4.47.** Wat de intrinsieke kwaliteit van de Belgische Zeewet betreft, is vooreerst de structuur van de relevante bepalingen discutabel. De artikelen 55 en 56 vatten aan met de regeling van specifieke gevallen, terwijl artikel 57 pas de basisbeginselen vaststelt. De plaats van de bepalingen in het wetboek geeft de indruk lukraak gekozen te zijn. De bepalingen maken thans<sup>93</sup> deel uit van Titel II die het opschrift draagt “Eigenaar en bemanning van zeeschepen”, terwijl men ze – vanuit het zakenrechtelijk perspectief op de materie – misschien eerder zou verwachten in een deel over het zakenrechtelijk statuut van het schip. Ook indien men acht slaat op het verband met de regeling van het rederijbedrijf, blijft de inpassing bevreemdend. Binnen de vermelde Titel zijn de bepalingen achteraan opgenomen in de Afdeling 6 “Algemene bepalingen” van het eerste Hoofdstuk “Scheepseigenaars”. De regeling van de scheepsmede-eigendom komt dus pas na de regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de beperking ervan. In de bedoelde Afdeling 6 is in artikel 54 dan eerst nog een definitie van de begrippen “scheepseigenaar” en “hulpverlener” opgenomen, die daar volledig verloren staat en bovendien niets met scheepsmede-eigendom te maken heeft.

**4.48.** Ten tweede is de regeling van de Zeewet inhoudelijk fragmentair en lacuneus. Heel wat belangrijke aangelegenheden blijven volledig onbehandeld. De hieronder gemaakte vergelijking met buitenlands recht zal dit nader illustreren.

---

<sup>92</sup> Zie Blauwboek 5.

<sup>93</sup> Vgl. de plaats van de oorspronkelijke artikelen 9, 10 en 11 in de Zeewet van 1879.

**4.49.** Ten derde hebben de besproken wetsbepalingen aanleiding gegeven tot interpretatieve moeilijkheden. De artikelsgewijze toelichting zal staven dat de geldende wettelijke principes op diverse punten opheldering behoeven.

**4.50.** Een en ander wekt geen verwondering nu de artikelen 55 en 57 van de Zeewet werden overgeschreven uit de ter zake al even laconieke<sup>94</sup> *Code de commerce*<sup>95</sup>, die ook op dit punt sterk was geïnspireerd door de *Ordonnance de la marine*<sup>96</sup>. Betekenisvol is dat Frankrijk zelf deze aloude, erg summiere regeling al in 1967 – inmiddels meer dan veertig jaar geleden – verving door een meer omvattend en actueel wettelijk kader.

**4.51.** Voorts valt op dat de Belgische rechtsleer rond het instituut van de scheepsmede-eigendom slechts in beperkte mate aan theorievorming heeft gedaan. In landen als Duitsland, Frankrijk en Nederland werd aan de positie van de scheepsmede-eigendom tegenover de zakenrechtelijke onverdeeldheid en de vennootschap veel meer aandacht besteed. Theorievorming kan, zeker waar de wetgever het stilzwijgen bewaart, praktisch belang hebben, bijv. wat betreft het essentiële vraagstuk van de aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars tegenover derden. Het feit dat er rond scheepsmede-eigendom relatief weinig rechterlijke betwistingen voorkomen, is geen afdoende verklaring voor deze onderontwikkeling van het Belgisch recht, want ook in de buurlanden zijn er weinig rechtszaken, wellicht ingevolge de vaak nog persoonlijke verhoudingen tussen de scheepsmede-eigenaars en de opname van arbitragebedingen.

#### B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

**4.52.** Over scheepsmede-eigendom bestaan geen internationale verdragen. Voor zover bekend werden met het oog op inhoudelijke harmonisering nauwelijks initiatieven ontplooid. De handelsrechtcongressen van 1885 te Antwerpen<sup>97</sup> en van 1888 te Brussel<sup>98</sup> bevalen wel de toepassing op scheepsmede-eigendom van de weg van de vlagstaat aan. Te Antwerpen werd voorts de niet-hoofdelijke gehoudenheid van de scheepsmede-eigenaars geproclameerd. Voor het overige werd niet op de uit scheepsmede-eigendom voortspuitende rechten en plichten ingegaan.

In het Belgisch Scheepvaartwetboek moet derhalve geen rekening worden gehouden met internationaal eengemaakt recht. Dit neemt niet weg dat, zoals hieronder zal blijken, de principes in de meeste landen vergelijkbaar zijn. Ook zonder eenmakingsverdrag is de materie, vooral dankzij spontane rechtsvergelijking ter voorbereiding van de actualisering van de nationale wetgevingen, min of meer eengemaakt, al blijven er betekenisvolle verschillen bestaan.

Europese regels over scheepsmede-eigendom bestaan niet.

---

<sup>94</sup> Ripert I, 676, nr. 780.

<sup>95</sup> Art. 218 en 220.

<sup>96</sup> Zie Boek II, Titel VIII, art. 4-6.

<sup>97</sup> Zie inz. X., *Actes du congrès international de droit commercial d'Anvers (1885). Droit maritime - Lettre de change*, Brussel / Parijs, Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1886, 414.

<sup>98</sup> Zie inz. X., *Actes du congrès international de droit commercial de Bruxelles (1888). Droit maritime - Lettre de change*, Brussel / Parijs, Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1889, 407; zie ook Payen, M., *Congrès international de droit commercial. Compte rendu de la session de Bruxelles, 1888*, Brussel, Alliance typographique, 1888, 8 en 24.

## C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

### - DUITSLAND

**4.53.** Voorlopig beschikt Duitsland nog over een uitvoerige suppletieve wettelijke regeling van de scheepsmede-eigendom, die gedeeltelijk dienst kan doen als voorbeeld. Hierbij past echter een drievoudig voorbehoud.

Zoals hieronder uitgelegd, beziet de Duitse wetgever scheepsmede-eigendom niet louter als een zakenrechtelijke toestand, maar als een echte *Reederei*, dus een exploitatievorm, ja een vennootschap<sup>99</sup>. Dit wijkt af van de huidige Belgische zienswijze.

Ten tweede worden de in het *Handelsgesetzbuch* opgenomen wetsbepalingen door de Duitse rechtsleer als deels verouderd beschouwd. Overname van Duitse regelen in het Belgisch Scheepvaartwetboek moet dus gebeuren met omzichtigheid. Een nadere beoordeling van de Duitse wetgeving wordt hieronder verschaft bij de artikelsgewijze toelichting bij de nieuw voorgestelde Belgische wetsbepalingen.

Ten derde hebben de opstellers van het ontwerp van nieuwe Duitse maritieme wet, dat werd bekendgemaakt in 2009, ervoor geopteerd om elke wettelijke regeling omtrent de scheepsmede-eigendom achterwege te laten. Er werd geoordeeld dat er na het wegvallen van de fiscale voordelen voor deze exploitatievorm, geen nood meer is aan een wettelijke regeling (met dien verstande dat de oude regeling uitdovend blijft gelden voor bestaande schepen in mede-eigendom)<sup>100</sup>.

**4.54.** In het licht van het voorgaande moge hier worden volstaan met het aanhalen van de relevante, thans geldende bepalingen van het *Handelsgesetzbuch*:

#### § 489

(1) *Wird von mehreren Personen ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet, so besteht eine Reederei.*

(2) *Der Fall, wenn das Schiff einer Handelsgesellschaft gehört, wird durch die Vorschriften über die Reederei nicht berührt.*

<sup>99</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.31.

<sup>100</sup> *Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts*, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 69-70:

*Nicht beibehalten werden soll die Rechtsform der Reederei (Partenreederei) (§§ 489 bis 508 HGB). Sie ist ein aus dem Mittelalter stammendes Rechtsinstitut, für das heute kein Bedürfnis mehr besteht. Im Gegensatz zu den Handelsgesellschaften ist die Partenreederei sachenrechtlich auf das Eigentum am Schiff gegründet und hierauf beschränkt; sie ist nicht auf Innehabung und Verwaltung eines Gesellschaftsvermögens neben dem Schiff angelegt. Angesichts dessen, dass heute die Rechtsformen der Handelsgesellschaften zur Verfügung stehen, die nach der Entstehung der Partenreederei geschaffen wurden und nicht mehr auf dem überholten Modell mehrerer sich zum Bau eines Schiffes für oft nur eine Reise zusammenfindender Eigentümer beruhen, hat die Partenreederei heute ihre Berechtigung verloren. Allerdings ist sie nach dem Zweiten Weltkrieg eine Zeitlang trotz ihrer gesellschaftsrechtlichen Mängel wegen steuerlicher Vorteile wieder vermehrt verwendet worden. Seit 2001 sind jedoch keine neuen Partenreedereien mehr gegründet worden, nachdem Personengesellschaften und Partenreederei steuerrechtlich gleichgestellt wurden; seitdem besteht kein Anreiz für die Gesellschafter mehr, sich dem im Verhältnis zu den Handelsgesellschaften größeren Haftungsrisiko und den Gefahren des nicht modern geregelten Innenrechts der Partenreederei auszusetzen.*

*Eine Beibehaltung der Bestimmungen des HGB zur Partenreederei wegen der – wenigen – noch bestehenden Partenreedereien, erscheint angesichts der in diesem Falle notwendig werdenden umfassende Modernisierung des geltenden Rechts unverhältnismäßig und auch nicht geboten. Denn für die bestehenden Partenreedereien gilt das derzeit geltende Recht weiter fort. Da ihr Fortbestehen an die Lebensdauer der Schiffe geknüpft ist, ist ihre Existenz zeitlich begrenzt.*

Zie inmiddels in dezelfde zin *Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts*. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz van 5 mei 2011, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 79-80.

#### § 490

*Das Rechtsverhältnis der Mitreeder untereinander bestimmt sich zunächst nach dem zwischen ihnen geschlossenen Vertrag. Soweit eine Vereinbarung nicht getroffen ist, finden die nachstehenden Vorschriften Anwendung.*

#### § 491

*(1) Für die Angelegenheiten der Reederei sind die Beschlüsse der Mitreeder maßgebend. Bei der Beschlußfassung entscheidet die Mehrheit der Stimmen. Die Stimmen werden nach der Größe der Anteile der Mitreeder (Schiffsparten) berechnet; die Stimmenmehrheit für einen Beschluß ist vorhanden, wenn der Person oder den Personen, die für den Beschluß gestimmt haben, zusammen mehr als die Hälfte der Gesamtheit der Anteile, nach der Größe berechnet, zusteht.*

*(2) Einstimmigkeit sämtlicher Mitreeder ist erforderlich zu Beschlüssen, die eine Abänderung des Reedereivertrags bezwecken oder die den Bestimmungen des Reedereivertrags entgegen oder dem Zweck der Reederei fremd sind.*

#### § 492

*(1) Durch Beschluß der Mehrheit kann für den Reedereibetrieb ein Korrespondentreeeder (Schiffsdirektor, Schiffsdysponent) bestellt werden. Zur Bestellung eines Korrespondentreeders, der nicht zu den Mitreedern gehört, ist ein einstimmiger Beschluß erforderlich.*

*(2) Die Bestellung des Korrespondentreeders kann zu jeder Zeit durch Stimmenmehrheit widerrufen werden, unbeschadet des Anspruchs auf die vertragsmäßige Vergütung.*

#### § 493

*(1) Im Verhältnis zu Dritten ist der Korrespondentreeeder kraft seiner Bestellung befugt, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Geschäftsbetrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt.*

*(2) Diese Befugnis erstreckt sich insbesondere auf die Ausrüstung, die Erhaltung und die Verfrachtung des Schiffes, auf die Versicherung der Fracht, der Ausrüstungskosten und der Havareigelder sowie auf die mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb verbundene Empfangnahme von Geld.*

*(3) Der Korrespondentreeeder ist in demselben Umfang befugt, die Reederei vor Gericht zu vertreten.*

*(4) Er ist befugt, den Kapitän anzustellen und zu entlassen; der Kapitän hat sich nur an dessen Anweisungen und nicht auch an die etwaigen Anweisungen der einzelnen Mitreeder zu halten.*

*(5) Im Namen der Reederei oder einzelner Mitreeder Wechselverbindlichkeiten einzugehen oder Darlehen aufzunehmen, das Schiff oder Schiffsparten zu verkaufen oder zu verpfänden sowie für das Schiff oder für Schiffsparten Versicherung zu nehmen, ist der Korrespondentreeeder nicht befugt, es sei denn, daß ihm eine Vollmacht hierzu besonders erteilt ist.*

#### § 494

*(1) Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Korrespondentreeeder als solcher innerhalb der Grenzen seiner Befugnisse schließt, wird die Reederei dem Dritten gegenüber auch dann berechtigt und verpflichtet, wenn das Geschäft ohne Nennung der einzelnen Mitreeder geschlossen wird.*

*(2)*

#### § 495

*Eine Beschränkung der in § 493 bezeichneten Befugnisse des Korrespondentreeders kann die Reederei einem Dritten nur entgegensetzen, wenn die Beschränkung dem Dritten zur Zeit des Abschlusses des Geschäfts bekannt war.*

#### § 496

*(1) Der Reederei gegenüber ist der Korrespondentreeeder verpflichtet, die Beschränkungen einzubalten, welche von ihr für den Umfang seiner Befugnisse festgesetzt sind; er hat sich ferner nach den gefaßten Beschlüssen zu richten und die Beschlüsse zur Ausführung zu bringen.*

*(2) Im übrigen ist der Umfang seiner Befugnisse auch der Reederei gegenüber nach den Vorschriften des § 493 mit der Maßgabe zu beurteilen, daß er zu neuen Reisen und Unternehmungen, zu außergewöhnlichen Reparaturen sowie zur Anstellung oder zur Entlassung des Kapitäns vorher die Beschlüsse der Reederei einzuholen hat.*

#### § 497

*Der Korrespondentreeeder ist verpflichtet, in den Angelegenheiten der Reederei die Sorgfalt eines ordentlichen Reeders anzuwenden.*

#### § 498

*Der Korrespondentreeeder hat über seine die Reederei betreffende Geschäftsführung abgesondert Buch zu führen und die dazu gehörigen Belege aufzubewahren. Er hat auch jedem Mitreeeder auf dessen Verlangen Kenntnis von allen Verhältnissen zu geben, die sich auf die Reederei, insbesondere auf das Schiff, die Reise und die Ausrüstung, beziehen; er hat ihm jederzeit die Einsicht der die Reederei betreffenden Bücher, Briefe und Papiere zu gestatten.*

#### § 499

*Der Korrespondentreeeder ist verpflichtet, jederzeit auf Beschluß der Reederei dieser Rechnung zu legen. Die Genehmigung der Rechnung sowie die Billigung der Verwaltung des Korrespondentreeders durch die Mehrheit hindert die Minderheit nicht, ihr Recht geltend zu machen.*

#### § 500

*(1) Jeder Mitreeeder hat nach dem Verhältnis seiner Schiffspart zu den Ausgaben der Reederei, insbesondere zu den Kosten der Ausrüstung und der Reparatur des Schiffes, beizutragen.*

*(2) Ist ein Mitreeeder mit der Leistung seines Beitrags im Verzug und wird das Geld von Mitreedern für ihn vorgeschossen, so ist er diesen zur Entrichtung von Zinsen von dem Zeitpunkt der Vorschüsse an verpflichtet. Durch den Vorschuß wird ein versicherbares Interesse hinsichtlich der Schiffspart für die Mitreeeder begründet. Im Falle der Versicherung dieses Interesses hat der säumige Mitreeeder die Kosten der Versicherung zu ersetzen.*

#### § 501

*(1) Wenn eine neue Reise oder wenn nach der Beendigung einer Reise die Reparatur des Schiffes oder wenn die volle Befriedigung eines Gläubigers beschlossen worden ist, für dessen Anspruch die Reederei ihre Haftung beschränkt hat oder beschränken kann, so kann jeder Mitreeeder, welcher dem Beschluß nicht zugestimmt hat, sich von der Leistung der zur Ausführung des Beschlusses erforderlichen Einzahlungen dadurch befreien, daß er seine Schiffspart ohne Anspruch auf Entgelt aufgibt.*

*(2) Der Mitreeeder, welcher von dieser Befugnis Gebrauch machen will, muß dies den Mitreedern oder dem Korrespondentreeeder binnen drei Tagen nach dem Tag des Beschlusses oder, wenn er bei der Beschlußfassung nicht anwesend und nicht vertreten war, binnen drei Tagen nach der Mitteilung des Beschlusses notariell kundgeben.*

*(3) Die aufgegebene Schiffspart fällt den übrigen Mitreedern nach dem Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten zu.*

#### § 502

*(1) Die Verteilung des Gewinns und Verlustes geschieht nach der Größe der Schiffsparten.*



*(2) Die Berechnung des Gewinns und Verlustes und die Auszahlung des etwaigen Gewinns erfolgt jedesmal, nachdem das Schiff in den Heimathafen zurückgekehrt ist oder nachdem es in einem anderen Hafen seine Reise beendet hat und die Schiffsmannschaft entlassen ist.*

*(3) Außerdem muß auch vor dem erwähnten Zeitpunkt das eingehende Geld, soweit es nicht zu späteren Ausgaben oder zur Deckung von Ansprüchen einzelner Mitreeder an die Reederei erforderlich ist, unter die einzelnen Mitreeder nach dem Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten vorläufig verteilt und ausgezahlt werden.*

#### § 503

*(1) Jeder Mitreeder kann seine Schiffspart jederzeit und ohne Einwilligung der übrigen Mitreeder ganz oder teilweise veräußern. Die Veräußerung bedarf der Eintragung in das Schiffsregister.*

*(2) Die Veräußerung einer Schiffspart, infolge deren das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde, kann nur mit Zustimmung aller Mitreeder erfolgen.*

*(3) Für die Belastung einer Schiffspart gelten die Vorschriften über die Belastung von Rechten.*

#### § 504

*(1) Der Mitreeder, welcher seine Schiffspart veräußert hat, wird, solange die Veräußerung von ihm und dem Erwerber den Mitreedern oder dem Korrespondentreeder nicht angezeigt worden ist, im Verhältnis zu den Mitreedern noch als Mitreeder betrachtet und bleibt wegen aller vor dieser Anzeige begründeten Verbindlichkeiten als Mitreeder den übrigen Mitreedern verhaftet.*

*(2) Der Erwerber der Schiffspart ist jedoch im Verhältnis zu den übrigen Mitreedern schon seit dem Zeitpunkt der Erwerbung als Mitreeder verpflichtet.*

*(3) Er muß die Bestimmungen des Reedereivertrags, die gefaßten Beschlüsse und eingegangenen Geschäfte gleichwie der Veräußerer gegen sich gelten lassen; die übrigen Mitreeder können außerdem alle gegen den Veräußerer als Mitreeder begründeten Verbindlichkeiten in bezug auf die veräußerte Schiffspart gegen den Erwerber zur Aufrechnung bringen, unbeschadet des Rechtes des Erwerbers auf Gewährleistung gegen den Veräußerer.*

#### § 505

*(1) Eine Änderung in den Personen der Mitreeder ist ohne Einfluß auf den Fortbestand der Reederei.*

*(2) Stirbt ein Mitreeder oder wird das Insolvenzverfahren über das Vermögen eines Mitreeders eröffnet, so hat dies die Auflösung der Reederei nicht zur Folge.*

*(3) Eine Aufkündigung von seiten eines Mitreeders oder eine Ausschließung eines Mitreeders findet nicht statt.*

#### § 506

*(1) Die Auflösung der Reederei kann durch Stimmenmehrheit beschlossen werden. Der Beschluß, das Schiff zu veräußern, steht dem Beschluß der Auflösung gleich.*

*(2) Ist die Auflösung der Reederei oder die Veräußerung des Schiffes beschlossen, so muß das Schiff öffentlich verkauft werden. Der Verkauf kann nur geschehen, wenn das Schiff zu einer Reise nicht verfrachtet ist und sich in dem Heimathafen oder in einem inländischen Hafen befindet. Ist jedoch das Schiff als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemniert (§ 479), so kann der Verkauf, auch wenn das Schiff verfrachtet ist, und selbst im Ausland erfolgen. Soll von diesen Vorschriften abgewichen werden, so ist die Zustimmung aller Mitreeder erforderlich.*

#### § 506a

*Die Reederei wird durch die Eröffnung des Insolvenzverfahrens über ihr Vermögen aufgelöst. Wird das Insolvenzverfahren auf Antrag des Schuldners eingestellt oder nach der Bestätigung eines Insolvenzplans, der den Fortbestand der Reederei vorsieht, aufgehoben, so können die Mitreeder die Fortsetzung der Reederei beschließen.*

#### § 507

(1) Die Mitreeder haften für die Verbindlichkeiten der Reederei persönlich, jedoch nur nach dem Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten.

(2) Ist eine Schiffspart veräußert, so haften für die in der Zeit zwischen der Veräußerung und der in § 504 erwähnten Anzeige begründeten Verbindlichkeiten rücksichtlich dieser Schiffspart sowohl der Veräußerer als der Erwerber.

#### § 508

(1) Die Mitreeder als solche können wegen eines jeden Anspruchs, ohne Unterschied, ob dieser von einem Mitreeder oder von einem Dritten erhoben wird, vor dem Gericht des Heimathafens (§ 480) belangt werden.

(2) Diese Vorschrift kommt auch dann zur Anwendung, wenn die Klage nur gegen einen Mitreeder oder gegen einige Mitreeder gerichtet wird.

#### § 509

(1) Auf die Vereinigung zweier oder mehrerer Personen, ein Schiff für gemeinschaftliche Rechnung zu erbauen und zur Seefahrt zu verwenden (Baureederei), finden die Vorschriften der §§ 490, 491, 500 und 505 sowie des § 507 Abs. 1 und, sobald das Schiff vollendet und von dem Erbauer abgeliefert ist, außerdem die Vorschriften der §§ 503, 504 und 506 sowie des § 507 Abs. 2 Anwendung; die Vorschrift des § 500 gilt auch für die Bankkosten.

(2) Ein Korrespondentreeeder (§ 492) kann schon vor der Vollendung des Schiffes bestellt werden. Er hat in diesem Fall sogleich nach seiner Bestellung in bezug auf den künftigen Reedereibetrieb die Rechte und Pflichten eines Korrespondentreeders. Zur Vertretung der Baureederei bedarf er einer besonderen Ermächtigung der Mitreeder; durch ein im Rahmen einer solchen Ermächtigung geschlossenes Rechtsgeschäft wird die Baureederei dem Dritten gegenüber auch dann berechtigt und verpflichtet, wenn das Geschäft ohne Nennung der einzelnen Mitreeder geschlossen wird.

#### § 510

(1) Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut, wird im Verhältnis zu Dritten als der Reeder angesehen.

(2) Der Eigentümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, es sei denn, daß die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.

Voorts bepaalt § 552 HGB nog:

*Die Schiffspart, mit welcher der Kapitän auf Grund einer mit den übrigen Reedern getroffenen Vereinbarung als Mitreeder an dem Schiff beteiligt ist, ist im Falle seiner unfreiwilligen Entlassung auf sein Verlangen von den Mitreedern gegen Auszahlung des durch Sachverständige zu bestimmenden Schätzwerts zu übernehmen. Dieses Recht des Kapitäns erlischt, wenn er die Erklärung, davon Gebrauch zu machen, ohne Grund verzögert.*

- ENGELAND

**4.55.** De Engelse wetgeving inzake de registratie van schepen bepaalt dat in een schip 64 eigendomsaandelen bestaan en dat niet meer dan 64 mede-eigenaars als dusdanig kunnen worden geregistreerd<sup>101</sup>. Het beheer van een schip in mede-eigendom is echter niet in de wet geregeld. Ter

<sup>101</sup> Regulation 2(5) van de *Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993* luidt:

*Entries in the Register shall be made in accordance with the following provisions:—*

*(a) the property in a ship shall be divided into sixty-four shares;*

zake geldt contractvrijheid. Overeenkomstig het common law wordt een onderscheid gemaakt tussen twee soorten mede-eigenaars: *joint owners*, die onverdeeld mede-eigenaar zijn van een schip of een aandeel erin, en *part owners* of *co-owners* in de eigenlijke zin van het woord, die elk een afgezonderd aandeel in het schip hebben. Gewoonlijk wordt het beheer van het schip opgedragen aan een *ship's manager* of *ship's husband*, die in principe bevoegd is om bevrachtingsovereenkomsten te sluiten. Bij ontstentenis van contractuele afspraak geldt het principe dat de meerderheid beslist, op voorwaarde dat de belangen van de minderheid in acht worden genomen. Een minderheidseigenaar kan zijn aandeel verkopen. De Engelse rechtsleer grijpt in deze materie terug naar vrij oude rechtspraak<sup>102</sup>. Met het oog op de redactie van het Belgisch Scheepvaartwetboek kan in het nauwelijks op wetgeving berustende Engelse recht weinig nuttige inspiratie worden gevonden.

#### - FRANKRIJK

**4.56.** De *Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer*<sup>103</sup> bevat een afzonderlijk hoofdstuk over scheepsmede-eigendom, dat eveneens opvallend uitvoeriger is dan de corresponderende bepalingen van de Belgische Zeewet. Zoals al aangehaald<sup>104</sup> verving de *Loi n° 67-5* de corresponderende regeling van de *Code de commerce*, die nog steeds de kern uitmaakt van de Belgische regeling. De Franse wetgeving is dan weer minder uitvoerig dan de Duitse, maar wel actueler. De Franse wetgeving blijft dichter bij de Belgische opvattingen staan, maar is toch meer beïnvloed door een 'vennootschapsachtige' opvatting van de scheepsmede-eigendom. Ook hierop zal in de artikelsgewijze toelichting nader worden ingegaan, zodat te dezen kan worden volstaan met het aanhalen van de bepalingen van de Franse wet. Vermeldenswaard is ook dat de scheepsmede-eigendom in de jaren tachtig en negentig met succes werd begunstigd door een aantrekkelijk fiscaal regime<sup>105</sup>.

Het betrokken hoofdstuk van de *Loi n° 67-5* luidt als volgt:

#### Chapitre IV : Exploitation des navires en copropriété

##### Article 11

*Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, sauf ce qui sera dit à l'article 25.*

*Chaque propriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.*

##### Article 12

*Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice de la part de la minorité. Ces recours doivent être exercés dans un délai de trois ans.*

*L'annulation en est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire à l'intérêt général de la copropriété et prise dans l'unique dessein de favoriser la majorité au détriment de la minorité.*

---

(b) subject to the provisions of the Act and these Regulations with respect to joint owners or owners by transmission, not more than sixty-four persons shall be entitled to be registered at the same time as owners of any one ship. This rule shall not affect the beneficial title of any persons represented by or claiming under or through any registered owner or joint owner;

(c) a person shall not be entitled to be registered as owner of a part of a share; but any number of persons not exceeding five may be registered as joint owners of a ship or of any share or shares in a ship;

(d) joint owners shall be considered as constituting one person only as regards the persons entitled to be registered, and shall not be entitled to dispose in severalty of any interest in a ship, or in any share in a ship in respect of which they are registered.

<sup>102</sup> Zie Chorley-Giles, 29-31; Hill, 2-3; Mandaraka-Sheppard, 299-303.

<sup>103</sup> Zoals in de andere Blauwboeken wordt gemakshalve niet ingegaan op de bepalingen van de gecoördineerde *Code des transports*.

<sup>104</sup> Zie *supra*, nr. 4.50.

<sup>105</sup> Zie nader *infra*, nr. 4.61.

### Article 13

*Lorsqu'aucune majorité ne peut se dégager ou en cas d'annulation répétée des décisions de la majorité, le tribunal peut, à la requête d'un des copropriétaires, soit désigner un gérant provisoire, soit ordonner la licitation du navire, soit prendre l'une et l'autre de ces mesures.*

### Article 14

*La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes copropriétaires ou étrangères à la copropriété.*

### Article 15

*Faute de publicité réglementaire portant sur l'existence d'un ou plusieurs gérants à la connaissance des tiers, tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants.*

### Article 16

*En cas de pluralité, les gérants agissent d'un commun accord.*

### Article 17

*Le gérant a tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété en toutes circonstances.*

*Toute limitation contractuelle des pouvoirs des gérants est sans effet à l'égard des tiers.*

### Article 18

*Le capitaine doit se conformer aux instructions des gérants.*

### Article 19

*Les copropriétaires participent aux profits et pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils doivent, dans la même proportion, contribuer aux dépenses de la copropriété et répondre aux appels de fonds du gérant présentés en exécution des décisions prises dans les conditions de majorité prévues à l'article 11.*

### Article 20

*Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.*

*Les copropriétaires non gérants sont tenus indéfiniment des dettes de la copropriété à proportion de leurs intérêts dans le navire. Par convention contraire, ils peuvent ne répondre des dettes sociales qu'à concurrence de leurs intérêts.*

*Il peut être stipulé que les copropriétaires non gérants sont tenus solidairement.*

*Lorsque le ou les gérants sont étrangers à la copropriété, il doit être stipulé que des propriétaires représentant plus de la moitié des intérêts sont indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété. A défaut d'une telle stipulation, tous les copropriétaires sont indéfiniment et solidairement responsables.*

*Les conventions mentionnées aux trois alinéas précédents ne sont opposables aux tiers qu'après la publicité réglementaire.*

### Article 21

*La mort, l'incapacité ou la faillite d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété.*

#### Article 22

*Chaque copropriétaire peut disposer de sa part mais reste tenu des dettes contractées antérieurement à la publicité réglementaire de l'aliénation dans les limites prévues à l'article 20.*

*Nonobstant toute clause contraire, l'aliénation qui doit entraîner la perte de la francisation du navire, n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.*

#### Article 23

*Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part. En cas de désaccord, et sauf compromis, le prix en est fixé par le tribunal.*

#### Article 24

*Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes du chapitre VI.*

#### Article 25

*Le gérant peut hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quarts de la valeur du navire.*

#### Article 26

*Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères, par licitation volontaire ou par décision de justice.*

#### Article 27

*La licitation volontaire est décidée par la majorité en valeur du navire. La décision de licitation définit les modalités de la vente.*

#### Article 28

*Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'article 13 ordonne les conditions de la vente du navire.*

#### Article 29

*Si une saisie porte sur des parts représentant plus de la moitié du navire, la vente sera étendue à tout le navire, sauf opposition des autres copropriétaires pour des motifs reconnus sérieux et légitimes.*

#### Article 30

*Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions du présent chapitre doivent être à peine de nullité rédigées par écrit.*

#### - LUXEMBURG

**4.57.** De Luxemburgse maritieme wetgeving, die inhoudelijk tot een minimum is beperkt, bevat over scheepsmede-eigendom blijkbaar geen specifieke bepalingen.

#### - NEDERLAND

**4.58.** Boek 8 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek bevat een afzonderlijke afdeling over de “rederij” van het zeeschip. Analooq met het Duitse recht, wordt dit begrip gebruikt om scheepsmede-eigendom aan te duiden<sup>106</sup>. Ook het Nederlandse recht blijft scheepsmede-eigendom min of meer als een exploitatievorm bezien. De regeling in Boek 8 NBW is in wezen

---

<sup>106</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.31.

gelijk aan die van het oude Wetboek van Koophandel<sup>107</sup>, en is goed vergelijkbaar met de Duitse bepalingen. Zij is alleszins aanzienlijk uitvoeriger dan die in de Belgische Zeewet. Een nadere vergelijkende analyse zal worden gemaakt in de artikelsgewijze toelichting bij de voorgestelde nieuwe Belgische wetsbepalingen hieronder. De vigerende Nederlandse wetsbepalingen luiden als volgt:

#### Artikel 160

*1. Indien een zeeschip blijkens de openbare registers bedoeld in afdeling 2 van Titel 1 van Boek 3 aan twee of meer personen gezamenlijk toebehoort, bestaat tussen hen een rederij. Wanneer de eigenaren van het schip onder een gemeenschappelijke naam optreden bestaat slechts een rederij, indien zulks uitdrukkelijk bij akte is overeengekomen en deze akte in die registers is ingeschreven.*

*2. De rederij is geen rechtspersoon.*

#### Artikel 161

*Iedere medeëigenaar is van rechtswege lid der rederij. Wanneer een lid ophoudt eigenaar te zijn, eindigt zijn lidmaatschap van rechtswege.*

#### Artikel 162

*De leden der rederij moeten zich jegens elkander gedragen naar hetgeen door de redelijkheid en de billijkheid wordt gevorderd.*

#### Artikel 163

*In iedere rederij kan een boekhouder worden aangesteld. Een vennootschap is tot boekhouder benoembaar.*

#### Artikel 164

*De boekhouder kan slechts met toestemming van de leden der rederij overgaan tot enige buitengewone herstelling van het schip of tot benoeming of ontslag van een kapitein.*

#### Artikel 165

*De boekhouder geeft aan ieder lid der rederij op diens verlangen kennis en opening van alle aangelegenheden de rederij betreffende en inzage van alle boeken, brieven en documenten, op zijn beheer betrekking hebbende.*

#### Artikel 166

*De boekhouder is verplicht, zo dikwijls een terzake mogelijk bestaand gebruik dit medebrengt, doch in ieder geval telkens na verloop van een jaar en bij het einde van zijn beheer, binnen zes maanden aan de leden der rederij rekening en verantwoording te doen van zijn beheer met overlegging van alle bewijsstukken daarop betrekking hebbende. Hij is verplicht aan ieder van hen uit te keren wat hem toekomt.*

#### Artikel 167

*Ieder lid der rederij is verplicht de rekening en verantwoording van de boekhouder binnen drie maanden op te nemen en te sluiten.*

#### Artikel 168

*De goedkeuring der rekening en verantwoording door de meerderheid van de leden der rederij bindt slechts hen, die daartoe hebben medegewerkt, behoudens dat zij ook een lid dat aan de rekening en verantwoording niet heeft medegewerkt bindt, wanneer dit lid nalaat de rekening en verantwoording in rechte te betwisten binnen één jaar, nadat hij daarvan heeft kunnen kennis nemen en nadat de goedkeuring door de meerderheid hem schriftelijk is medegedeeld.*

---

<sup>107</sup> Zie PG Boek 8 NBW, 228.

#### Artikel 169

*De betrekking van de boekhouder eindigt, indien over hem een provisionele bewindvoerder is benoemd, hij onder curatele is gesteld, terzake van krankzinnigheid in een gesticht is geplaatst, in staat van faillissement is verklaard of indien ten aanzien van hem de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen van toepassing is verklaard.*

#### Artikel 170

*1. Is de boekhouder lid der rederij, dan heeft hij, indien de leden zijn betrekking doen eindigen of hem een dringende reden hebben gegeven op grond waarvan hij zijnerzijds de betrekking doet eindigen, het recht te verlangen, dat zijn aandeel door de overige leden wordt overgenomen tegen zodanige prijs als deskundigen het op het tijdstip, waarop hij de overneming verlangt, waard zullen achten. Hij heeft dit recht niet, indien hij aan de leden der rederij een dringende reden heeft gegeven op grond waarvan zij de betrekking doen eindigen.*

*2. Hij moet van zijn verlangen tot overneming kennis geven aan de leden der rederij binnen een maand, nadat zijn betrekking is geëindigd. Wanneer aan zijn verlangen niet binnen een maand is voldaan of wanneer niet binnen twee weken na het overnemen van zijn aandeel de daarvoor bepaalde prijs aan hem is voldaan, kan de rechter op een binnen twee maanden door de boekhouder gedaan verzoek bevelen dat het schip wordt verkocht. De wijze van verkoop wordt door de rechter bepaald.*

*3. Door ieder van hen die tot de overneming verplicht zijn, wordt van het overgenomen aandeel een gedeelte verkregen, evenredig aan zijn aandeel in het schip.*

#### Artikel 171

*1. Alle besluiten, de aangelegenheden der rederij betreffende, worden genomen bij meerderheid van stemmen van de leden der rederij.*

*2. Het kleinste aandeel geeft één stem; ieder groter aandeel zoveel stemmen als het aantal malen, dat in dit aandeel het kleinste begrepen is.*

*3. Besluiten tot*

*a. aanstelling van een boekhouder die geen lid is van de rederij,*

*b. uitbreiding van de bevoegdheid van de boekhouder buiten de grenzen getrokken door artikel 178 eerste lid,*

*c. het sluiten, voor meer dan zes maanden, van een rompbevrachting, een tijdbevrachting of een overeenkomst, als genoemd in artikel 531 of artikel 991,*

*d. ontbinding der rederij tijdens de loop van een overeenkomst tot vervoer, van een overeenkomst waarbij het schip ter beschikking van een ander is gesteld, of van een ter visvangst ondernomen reis, vereisen eenstemmigheid.*

#### Artikel 172

*Op rederijen van zeevissersschepen is artikel 171 derde lid, onder a niet van toepassing.*

#### Artikel 173

*Indien tengevolge van staking der stemmen de exploitatie van het schip wordt belet, kan de rechter op een binnen twee maanden door een lid der rederij gedaan verzoek bevelen dat het schip wordt verkocht. De wijze van verkoop wordt door de rechter bepaald.*

#### Artikel 174

*1. Indien is besloten omtrent enige buitengewone herstelling van het schip, omtrent benoeming of ontslag van de kapitein, dan wel omtrent het aangaan van een vervoerovereenkomst waarbij het schip ter beschikking van een ander wordt gesteld, kan ieder lid der rederij, dat tot het besluit niet heeft medegewerkt of daartegen heeft gestemd, verlangen dat zij die vóór het besluit hebben gestemd, zijn aandeel overnemen tegen zodanige prijs, als deskundigen het op het tijdstip, waarop hij de overneming verlangt,*

*waard zullen achten. Hij moet van zijn verlangen tot overneming kennisgeven aan de boekhouder of, indien er geen boekhouder is, aan hen, die voorstonden, binnen een maand nadat het besluit te zijner kennis is gebracht. Wanneer aan zijn verlangen niet binnen een maand is voldaan of wanneer niet binnen twee weken na het overnemen van zijn aandeel de daarvoor bepaalde prijs aan hem is voldaan, kan de rechter op een binnen twee maanden door het lid der rederij gedaan verzoek bevelen dat het schip wordt verkocht. De wijze van verkoop wordt door de rechter bepaald.*

*2. Door ieder van hen die tot de overneming verplicht zijn, wordt van het overgenomen aandeel een gedeelte verkregen, evenredig aan zijn aandeel in het schip.*

#### Artikel 176

*De leden der rederij moeten naar evenredigheid van hun aandeel bijdragen tot de uitgaven der rederij, waartoe bevoegdelyk is besloten.*

#### Artikel 177

*De leden der rederij delen in de winst en het verlies naar evenredigheid van hun aandeel in het schip.*

#### Artikel 178

*1. Is een boekhouder aangesteld, dan is hij, onverminderd artikel 360 eerste lid en met uitsluiting van ieder lid der rederij, in alles wat de normale exploitatie van het schip medebrengt, bevoegd voor de rederij met derden te handelen en de rederij te vertegenwoordigen.*

*2. Indien de rederij in het handelsregister is ingeschreven kunnen beperkingen van de bevoegdheid van de boekhouder aan derden, die daarvan onkundig waren, niet worden tegengeworpen, tenzij deze beperkingen uit dat register blijken. Is de rederij niet in het handelsregister ingeschreven, dan kunnen beperkingen van de bevoegdheid van de boekhouder aan derden slechts worden tegengeworpen, wanneer hun die bekend waren.*

*3. De boekhouder heeft alle verplichtingen na te komen, die de wet de reder oplegt.*

#### Artikel 179

*Indien de rederij in het handelsregister is ingeschreven, kunnen de aanstelling van een boekhouder of het eindigen van diens betrekking aan derden, die daarvan onkundig waren, niet worden tegengeworpen zo lang niet inschrijving daarvan in het handelsregister heeft plaats gehad. Is de rederij niet in het handelsregister ingeschreven dan kunnen de aanstelling van een boekhouder of het eindigen van diens betrekking aan derden slechts worden tegengeworpen wanneer dit hun bekend was.*

#### Artikel 180

*1. Indien er geen boekhouder is, alsmede in geval van ontstentenis of belet van de boekhouder, wordt de rederij vertegenwoordigd en kan voor haar worden gehandeld door een of meer harer leden, mits alleen of tezamen eigenaars zijnde van meer dan de helft van het schip.*

*2. In de gevallen genoemd in het eerste lid kunnen handelingen, die geen uitstel kunnen lijden, zo nodig door ieder lid zelfstandig worden verricht en is ieder lid bevoegd ten behoeve van de rederij verjaring te stuiten.*

#### Artikel 181

*Voor de verbintenissen van de rederij zijn haar leden aansprakelyk, ieder naar evenredigheid van zijn aandeel in het schip.*

#### Artikel 182

*De rederij wordt niet ontbonden door de dood van een harer leden noch door diens faillissement, het van toepassing verklaren van de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen, plaatsing ter zake van krankzinnigheid in een gesticht of plaatsing onder curatele.*



#### Artikel 183

*Het lidmaatschap der rederij kan niet worden opgezegd; evenmin kan een lid van het lidmaatschap der rederij worden vervallen verklaard.*

#### Artikel 184

*Indien tot ontbinding der rederij is besloten, moet het schip worden verkocht. Indien binnen twee maanden na het besluit het schip nog niet is verkocht, kan de rechter op een binnen twee maanden door een lid der rederij gedaan verzoek, bevelen tot deze verkoop over te gaan. De wijze van verkoop wordt door de rechter bepaald. Een besluit tot verkoop of een ingevolge artikel 170, artikel 173 of artikel 174 gegeven bevel tot verkoop van het schip staat gelijk met een besluit tot ontbinding der rederij.*

#### Artikel 185

- 1. Na ontbinding blijft de rederij bestaan voor zover dit tot haar vereffening nodig is.*
- 2. De boekhouder, zo die er is, is met de vereffening belast.*

#### Artikel 186

*Nietig is ieder beding, waarbij wordt afgeweken van de artikelen 161-163, 169, 170 eerste en tweede lid, 178 derde lid, 180, 182 en 183.*

I.v.m. de rederij van het binnenschip bepaalt het wetboek het volgende:

#### Artikel 770

- 1. Indien een binnenschip blijkens de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van Titel 1 van Boek 3 aan twee of meer personen gezamenlijk toebehoort, bestaat tussen hen een rederij. Wanneer de eigenaren van het schip onder een gemeenschappelijke naam optreden bestaat slechts een rederij, indien zulks uitdrukkelijk bij akte is overeengekomen en deze akte in die registers is ingeschreven.*
- 2. De rederij is geen rechtspersoon.*

#### Artikel 771

*Afdeling 1 van titel 3 is op de rederij van een binnenschip van overeenkomstige toepassing.*

#### - ANDERE LANDEN

**4.59.** In de meeste andere landen is het recht m.b.t. scheepsmede-eigendom verwant aan één van de hierboven geschetste modellen<sup>108</sup>. De Italiaanse *Codice della navigazione* maakt een interessant onderscheid tussen de regeling van de zakenrechtelijke scheepsmede-eigendom (*comproprietà*) enerzijds (art. 258-264) en de rederij (*società di armamento*) anderzijds (art. 278-286). Ofschoon dit onderscheid in theorie te rechtvaardigen valt, brengt het blijkbaar eerder weinig bij en wordt het in andere wetgevingen niet nagevolgd<sup>109</sup>. De bepalingen van het Noors Maritiem Wetboek over *Shipping Partnerships* (Sections 101-119) zijn een ander, meer recent en nuttiger vergelijkingsmodel. Er zal hieronder enkele malen op worden teruggekomen.

#### D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

#### - STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

**4.60.** In het Groenboek (Vraag 29) werd de vraag opgeworpen of de huidige regeling van de scheepsmede-eigendom moet worden verijnd. I.h.b. werd de vraag gesteld of geminoriseerde mede-eigenaars het recht moeten hebben om uit onverdeeltheid te treden. Volgens KBRV rijzen

<sup>108</sup> Zie bijv., voor Canada en het Engels recht, Gold-Chircop-Kindred, 153-154.

<sup>109</sup> Rodière TGDM ILA 408-409, nrs. 314-315.

er geen praktische problemen en moet hieraan geen aandacht worden besteed. HvB-A kante zich niet principieel tegen een nieuwe regeling. BVZ stelde dat uit onverdeeldheid treden te allen tijde mogelijk moet zijn (eventueel na een eerste vaste termijn), en alleszins zo er een verschil optreedt ten opzichte van de oorspronkelijke intentie van de mede-eigenaars.

#### - NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

**4.61.** Met het oog op een nadere inschatting van de betrokken belangen moet vooreerst worden vastgesteld dat scheepsmede-eigendom in de praktijk nog steeds voorkomt.

In eerdere Franse rechtsleer werd dit wel eens betwijfeld, en gesuggereerd dat het gehele instituut obsoleet is<sup>110</sup>. De recente Franse rechtsleer stelt evenwel vast dat scheepsmede-eigendom bijv. in de Bretoense visserijsector steeds is blijven bestaan, ook wordt toegepast in de pleziervaart, en door fiscale wetten uit de jaren tachtig en negentig speciaal werd aangemoedigd in het raam van een beleid tot ondersteuning van de Franse koopvaardij<sup>111</sup>. Ook in Frankrijk blijft de rechtsfiguur dus praktisch belang vertonen en heden ten dage wordt blijkbaar erkend dat, hoewel veruit de meeste commercieel uitgebate schepen eigendom zijn van een vennootschap, de klassieke scheepsmede-eigendom nog steeds een nuttige functie vervult, en dat er een reële vraag naar dit exploitatiemodel blijft bestaan.

In Duitsland, waar de rechtsleer de *Partenreederei* in navolging van Wüstendorfer beschouwt als een “kleinkapitalistische Organisationsform von typisch mittelalterlichem Gepräge”, vervulde de rechtsfiguur nog een belangrijke rol bij de naoorlogse wederopbouw van de koopvaardijvloot, en werd de benutting ervan recenter fiscaal aangemoedigd. In 1994 was niet minder dan 15 % van de Duitse koopvaardij schepen en ruim meer dan één vierde van de Duitse kustvaarders in handen van mede-eigenaars<sup>112</sup>. Wegens het wegvallen van fiscale voordelen werd in 2009 echter voorgesteld om de wettelijke regeling over de *Partenreederei* af te schaffen<sup>113</sup>.

In Nederland werd bij de voorbereiding van Boek 8 NBW vastgesteld dat de figuur vooral werd gebruikt door rederijen gevestigd in Groningen en in mindere mate Rotterdam, en dat haar aantrekkingskracht ligt in de eenvoud en het gebrek aan formaliteiten die hen aanspreekt die “meer zeeman dan koopman” zijn, in de faciliteiten die zij particuliere geldbeleggers biedt die zich niet met de exploitatie willen bezighouden en geen hoofdelijke aansprakelijkheid willen aanvaarden, in de mogelijkheid om zonder veel formaliteiten de exploitatie voort te zetten van een schip dat in onverdeeldheid komt door vererving, en in het gemak van de overdracht van scheepsaandelen<sup>114</sup>.

Dit blijvend belang van de scheepsmede-eigendom verklaart meteen waarom de figuur in de meeste maritieme wetgevingen nog steeds voorkomt en dat het wettelijk regime in sommige landen ook werd geactualiseerd. Zo ging Noorwegen nog in 1972 over tot een grondige herziening van zijn wetgeving over scheepsmede-eigendom.

**4.62.** Wat België betreft blijkt uit door de Scheepshypotheekbewaarder verstrekte gegevens dat er van de 415 op 10 oktober 2011 in het register der zeeschepen opgenomen vaartuigen 15 het

---

<sup>110</sup> Aldus Ripert I, 676, nr. 780.

<sup>111</sup> Beaucourt, C., “De la copropriété des navires et de sa réforme par le statut de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967”, *DMF* 1967, 643-654 en 707-716; Bonassies-Scapel, 183-184, nr. 251; Danjon I, 271, nr. 170; Moussu-Odier, F., “Le quirat est-il encore l’instrument de l’investissement maritime ?”, *DMF* 1999, 699-702; Rodière TGD ILA, 407, nr. 314; Rodière-du Pontavice, 216-218, nrs. 237-237-2; Vialard, 293-284, nr. 330.

<sup>112</sup> Herber, 138-140; Rabe, 185-186, nr. 1.

<sup>113</sup> Zie *supra*, nr. 4.53.

<sup>114</sup> PG Boek 8 NBW, 228; zie voorts Japikse, 265-266, nr. 505.

voorwerp uitmaakten van mede-eigendom (3 vissersvaartuigen, 5 baggervvaartuigen, 5 koopvaardijschepen en 2 pleziervaartuigen). In aantal vertegenwoordigde dit 3,61 % van de vloot. Van de teboekgestelde binnenschepen is een kleine minderheid in onverdeelde eigendom; veelal gaat het om familiale relaties. Uit deze gegevens blijkt dat de scheepsmede-eigendom ook in België nog steeds belang vertoont. Zoals in andere landen is een adequaat wettelijk kader derhalve gewenst. Zoals reeds vermeld is het huidige kader gebrekkig.

**4.63.** Een tweede, met het vorige verband houdende reden is dat een interessant en rechtszeker statuut van de scheepsmede-eigendom de Belgische vlag enigszins aantrekkelijker kan maken. Scheepsmede-eigendom is in wezen immers een instrument om met het oog op investeringen in schepen financiële middelen samen te brengen.

**4.64.** Een derde reden waarom een verbetering van de huidige regelgeving wenselijk is, ligt in de uitbreiding van het toepassingsgebied van de privaatrechtelijke scheepvaartwetgeving tot de niet-commerciële vaart. Het is niet uit te sluiten dat zich m.b.t. woonschepen, varende erfgoed en pleziervaartuigen, ja zelfs m.b.t. overheidsvaartuigen, mede-eigendomssituaties voordoen waarin een meer uitgewerkt suppletief wettelijk kader behulpzaam kan zijn. Het extreem bondige en eerder casuïstische karakter van de huidige wetsbepalingen maakt dat deze slechts in weinig gevallen een antwoord zullen bieden.

Specifiek wat overheidsschepen betreft, is er geen aanleiding om inzake scheepsmede-eigendom af te wijken van het algemene uitgangspunt dat deze schepen aan de bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek behoren onderworpen te zijn<sup>115</sup>.

#### E) SLOTSOM

**4.65.** De huidige Belgische wettelijke regeling van de scheepsmede-eigendom is uiterst beknopt, weinig gestructureerd en lacuneus. Reeds bij een oppervlakkige vergelijking met de wetgeving van Duitsland, Frankrijk en Nederland valt op dat de in de Belgische Zeewet opgenomen regeling extreem bondig is en dat heel wat vraagstukken er volledig onbehandeld in blijven. Daarbij moet worden vastgesteld dat scheepsmede-eigendom in België en in andere landen tot vandaag regelmatig wordt gebruikt. Met het oog op de vergroting van de rechtszekerheid en de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag, en mede in het licht van de toepasselijkheid van het Belgisch Scheepvaartwetboek op niet-commerciële vaartuigen, is de invoering van een meer uitgewerkt, maar suppletief wettelijk kader ten zeerste gewenst.

---

<sup>115</sup> Over deze kwestie, zie Blauwboek 2.

## B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

### B.1. ARTIKEL 4.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

#### A) WETTEKST

4.66.

## BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

### TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

#### Hoofdstuk 1 – Begrippen

##### *Artikel 4.1. Begripsomschrijvingen*

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

5° “scheepsmede-eigendom”: de eigendom van een schip dat onverdeeld toebehoort aan verscheidene personen die elk één of meer scheepsaandelen bezitten;

6° “scheepsmede-eigenaar”: elke eigenaar van een schip in scheepsmede-eigendom;

7° “scheepsaandeel”: elk kleinste deel van de scheepsmede-eigendom dat een scheepsmede-eigenaar toebehoort;

#### B) TOELICHTING

**4.67.** De onder het 5° voorgestelde definitie is gedeeltelijk geïnspireerd door de gangbare omschrijving van het gemeenrechtelijk mede-eigendomsbegrip<sup>116</sup>.

De definitie legt het accent op de zakenrechtelijke mede-eigendomssituatie. Anders dan in het Duitse recht (§ 489(1) HGB) wordt in de definitie niet geëist dat de mede-eigenaars het schip exploiteren tot gemeenschappelijke winst. Dit moet worden gezien in samenhang met de hieronder toegelichte optie om de scheepsmede-eigendom duidelijk te onderscheiden van inz. de vennootschapsrechtelijke scheepsexploitatiemodellen (zie art. 4.3-4.4). In Nederland heeft de wetgever de eis van “gebruik voor gemeenschappelijke rekening tot de vaart ter zee” in Boek 8 NBW laten vallen; de “rederij”, zo stelde Schadee, moet in stand blijven, ook al wordt het schip in het geheel niet geëxploiteerd of niet voor de zeevaart gebruikt; dat eventuele exploitatie voor gemeenschappelijke rekening geschiedt, is niet een kenmerk van de “rederij” doch een gevolg daarvan; de “gezamenlijke” eigendom van het schip is dan ook voldoende<sup>117</sup>.

In de hier voorgestelde nieuwe Belgische definitie is de onverdeelde eigendom van het schip niet voldoende; de mede-eigenaars moeten elk minstens ook één geïdentificeerd scheepsaandeel bezitten<sup>118</sup>. De mede-eigendom van het als object onverdeelde schip moet dus uitdrukkelijk gefractioneerd zijn in aan de scheepsmede-eigenaars toegewezen scheepsaandelen. Als dat niet is

<sup>116</sup> Zie art. 577-2, § 1 B.W. en daarover Cass. 30 juni 1988, *AC* 1987-88, 1445, *Pas.* 1988, I, 1336, *RIW* 1988-89, 574; Vandenberghe, H. en Snaet, S., *Zakenrecht. Boek III Mede-eigendom*, Antwerpen, Kluwer, 1997, 6.

<sup>117</sup> PG Boek 8 NBW, 232. I.v.m. de term “gezamenlijke”, zie evenwel ook, naar Belgisch recht, *infra*, nr. 4.81.

<sup>118</sup> In de voorgestelde definitie is het woord “onverdeeld” behouden, omdat, terwijl het *eigendomsrecht* verdeeld is, de *zaak zelf* (het schip) onverdeeld is.

gebeurd, kan het regime van de scheeps-medeeigendom niet worden toegepast en staat men allicht voor een andere, gemeenrechtelijke rechtsfiguur<sup>119</sup>.

**4.68.** De voorgestelde definitie bevestigt voorts de internationaal algemeen gedeelde mening dat het regime van de scheepsmede-eigendom slaat op de mede-eigendom van één enkel schip<sup>120</sup> (“de eigendom van *een* schip”). Dit belet uiteraard niet dat een scheepsmede-eigenaar aandelen in verschillende schepen kan hebben.

**4.69.** Er is geen aanleiding om uit de Duitse en de Nederlandse wetgeving de termen *Reederei* resp. *rederij* over te nemen om de mede-eigendomssituatie aan te duiden. Deze termen zijn ten onzent immers geenszins in die betekenis ingeburgerd, en ook in de bedoelde buurlanden wordt ten andere geattendeerd op de mogelijke spraakverwarring die uit de dubbele betekenis van het woord kan voortvloeien: in het algemeen spraakgebruik is een rederij eenvoudig een scheepsexploitant – al dan niet een scheepseigenaar – maar in de hier besproken context krijgt het begrip de engere, specifieke juridische betekenis van een samenwerkingsverband tussen scheepsmede-eigenaars<sup>121</sup>. Dit is meteen de reden waarom de mede-eigendomssituatie in Duitsland meestal wordt aangeduid als *Partenreederei*<sup>122</sup>. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt vastgehouden aan de onder Belgische zeerechters ingeburgerde term *mede-eigendom*, maar wordt deze term stelselmatig gespecificeerd tot *scheepsmede-eigendom*, om overal duidelijk het onderscheid aan te geven met het regime van de gemeenrechtelijke mede-eigendom. Zoals hierboven reeds toegelicht, wordt de term “reder” in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek specifiek gedefinieerd op een wijze die aansluit bij de gangbare betekenis van dat begrip in België, welke buiten elk verband met mede-eigendom staat<sup>123</sup>.

**4.70.** Wat betreft het bewijs van de scheepsmede-eigendom geldt de in artikel 3.9 voorgestelde regel<sup>124</sup>.

**4.71.** Zoals in Duitsland<sup>125</sup> hangt de mede-eigendomssituatie geenszins af van de registratie van het schip in een schepenregister. In Nederland daarentegen gelden de wettelijke bepalingen inzake de rederij alleen wanneer de mede-eigendomssituatie blijkt uit de openbare registers (art. 8:160 NBW). Het bestaan van de rederij in de zin van het wetboek volgt dus niet uit de loutere mede-eigendom; er is teboekstelling nodig. Voor kleine, niet teboekgestelde schepen werd geen behoefte aan de rederijvorm aanwezig geacht<sup>126</sup>. In lijn met het algemene en thans reeds geldende Belgische regime leidt de inschrijving van de rechten van de scheepsmede-eigenaars in het raam van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek alleen tot de tegenstelbaarheid aan derden<sup>127</sup>.

**4.72.** De definities van de begrippen scheepsmede-eigenaar (6°) en scheepsaandeel (7°) behoeven nauwelijks of geen toelichting. Het aantal scheepsaandelen (of ‘quiraten’) wordt vrij door partijen bepaald. Er is geen aanleiding om dit aantal in de wet vast te leggen. Dit gebeurt ten andere in weinig wetgevingen<sup>128</sup>. Internationaal zijn overigens uiteenlopende fractioneringen

<sup>119</sup> Zie *infra*, nr. 4.81.

<sup>120</sup> Zie o.m. Rabe, 188-189, nr. 12; Rémond-Gouilloud, 141, nr. 221; Vialard, 283, nr. 330.

<sup>121</sup> Zie o.m. Cleveringa, 234; Japikse, 270, nr. 516.

<sup>122</sup> Herber, 137.

<sup>123</sup> Zie *supra*, nr. 4.43.

<sup>124</sup> Vgl. voor Frankrijk Rodière-du Pontavice, 221, nr. 241.

<sup>125</sup> Herber, 137.

<sup>126</sup> Japikse, 267, nr. 508.

<sup>127</sup> Zie daaromtrent Blauwboek 3.

<sup>128</sup> Van de onderzochte wetgevingen geeft alleen de Italiaanse *Codice della navigazione* een voorbeeld. Art. 258 van dit wetboek bepaalt:

*Le quote di partecipazione nella proprietà della nave sono espresse in carati.  
I carati sono ventiquattro e sono divisibili in frazioni.*

gangbaar en het is des te minder nuttig dat de Belgische wetgever hierin zou tussenkomen, ware het zelfs op suppletieve wijze. Zoals uiteengezet<sup>129</sup>, veronderstelt scheepsmede-eigendom een bepaalde fractionering in scheepsaandelen tussen de scheepsmede-eigenaars. Indien partijen niet uitdrukkelijk scheepsaandelen hebben toegewezen, zal het waarschijnlijk gaan om een vorm van collectieve of gezamenlijke eigendom in hoofde van een vereniging of vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid, waarop het regime van de scheepsmede-eigendom niet van toepassing is, tenzij de partijen de situatie daartoe omvormen (zie het hieronder toegelichte art. 4.3).

Zoals in andere landen, is mede-eigendom van één scheepsaandeel perfect mogelijk; het gaat dan echter niet over scheepsmede-eigendom in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

## B.2. ARTIKEL 4.2. INTERNATIONALE TOEPASSING

### A) WETTEKST

4.73.

#### TITEL 3 – REDERS

##### Hoofdstuk 1 – Scheepsmede-eigendom

###### *Artikel 4.2. Internationale toepassing*

**§ 1. Het op scheepsmede-eigendom toepasselijke recht wordt bepaald overeenkomstig artikel 3.4.**

**Dit recht bepaalt in het bijzonder de rechten en de bevoegdheden van de scheepsmede-eigenaars en van de scheepsbeheerders, en in het bijzonder de vraag of één of meer scheepsmede-eigenaars en de scheepsbeheerder de scheepsmede-eigenaars jegens derden kan binden.**

**§ 2. Artikel 4.10, § 1, laatste lid is van toepassing op de rechtspleging in België.**

### B) TOELICHTING

**4.74.** Wat betreft het internationaal privaatrecht kan in wezen worden volstaan met een verwijzing naar de objectieve verwijzingsregel betreffende het zakenrechtelijk statuut van het schip, die vervat ligt in het elders voorgestelde artikel 3.4<sup>130</sup>. Toepassing van de daar neergelegde regels is verantwoord gelet op de nadruk op de zakenrechtelijke aspecten van de scheepsmede-eigendom en gelet op het gemeenrechtelijke uitgangspunt dat de wet van het zakelijk statuut o.m. het statuut van onverdeeldheden bepaalt, alsook de wijze waarop over onverdeeldheden kan worden beschikt (bijv. of er unanimitéit van de mede-eigenaars vereist is, dan wel of de meerderheid van de belangen beslist)<sup>131</sup>. In het Duitse recht m.b.t. scheepsmede-eigendom, waar het vennootschapselement doorweegt, wordt het recht m.b.t. de *Partenreederei* niet door de wet van de vlag beheerst, maar wel door het recht van de exploitatiezetel<sup>132</sup>. Blijkbaar wordt in vele andere landen aan de IPR-regels m.b.t. scheepsmede-eigendom geen specifieke aandacht besteed.

<sup>129</sup> Zie *supra*, nr. 4.67.

<sup>130</sup> Zie Blauwboek 3.

<sup>131</sup> Zie bijv. Heyvaert, A., *Belgisch internationaal privaatrecht. Een inleiding*, Gent, Mys & Breesch, 1995, 150, nr. 335.

<sup>132</sup> Zie Rabe, 191, nr. 25.

Zoals vermeld werd toepassing van het recht van de vlagstaat reeds aanbevolen door de zeerechtcongressen van Antwerpen en Brussel van 1885 resp. 1888<sup>133</sup>.

**4.75.** Op te merken valt verder dat de Rome I-Verordening niet van toepassing is op de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder (art. 1.2, g)). Door het hieronder voorgestelde artikel 4.4, § 2 wordt artikel 108 WIPR buiten toepassing verklaard.

**4.76.** Naar analogie met de regeling van de procesrechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein<sup>134</sup> en de scheepsagent<sup>135</sup>, wordt in § 2 geëxpliciteerd dat artikel 4.10, § 1, laatste lid betreffende de procesrechtelijke vertegenwoordiging door de quiratair scheepsbeheerder geldt als Belgische *lex fori*.

**4.77.** De hier voorgestelde bepaling doet uiteraard geen afbreuk aan het IPR m.b.t. de contractuele aspecten van de scheepsmede-eigendom, noch aan het IPR m.b.t. de buitencontractuele aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars en de quiratair scheepsbeheerder tegenover derden.

### B.3. ARTIKEL 4.3. MATERIËLE TOEPASSING

#### A) WETTEKST

**4.78.**

#### ***Artikel 4.3. Materiële toepassing***

**§ 1.** Behoudens de in de volgende paragrafen bepaalde afwijkingen, is dit Hoofdstuk van toepassing op elke scheepsmede-eigendom, ongeacht zijn vorm, benaming of oorzaak.

**§ 2.** Tenzij alle mede-eigenaars overeenkomen hun onverdeeldheid te onderwerpen aan dit Hoofdstuk, zich scheepsaandelen toekennen en de desbetreffende akte laten inschrijven in een schepenregister, is dit Hoofdstuk niet van toepassing op:

- 1° het gemeenschappelijk vermogen van echtgenoten of samenwonenden waarvan een schip deel uitmaakt;
- 2° de onverdeeldheid tussen mede-erfgenamen van een scheepseigenaar;
- 3° de gezamenlijke eigendom van een schip in hoofde van de deelgenoten in een feitelijke vereniging;
- 4° de mede-eigendom van een schip in aanbouw tussen de opdrachtgever en de scheepswerf.

**§ 3.** Dit Hoofdstuk is niet van toepassing op:

- 1° de rechtsverhouding tussen de mede-eigenaars van scheepsaandelen;
- 2° de gezamenlijke eigendom van een schip in hoofde van de deelgenoten in een vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid;
- 3° de eigendom van een geheel schip die deel uitmaakt van het vermogen van een rechtspersoon;
- 4° de rechtsverhoudingen tussen de aanbieders en eigenaars, en de eigenaars onderling, van vastgoedcertificaten in de zin van de Wet van 16 juni 2006 op de openbare aanbidding

<sup>133</sup> Zie *supra*, nr. 4.52.

<sup>134</sup> Zie Blauwboek 5.

<sup>135</sup> Zie Blauwboek 7.

B) TOELICHTING

**4.79.** Als uitgangspunt wordt in § 1 van de voorgestelde bepaling duidelijk gemaakt dat voorliggend Hoofdstuk geldt voor elke soort van scheepsmede-eigendom. Het toepassingsgebied is dus ruim op te vatten, en de in § 2 en 3 opgesomde uitzonderingen eerder eng. De vorm, noch de benaming, noch de oorzaak van de scheepsmede-eigendom is van belang. De bedoeling is om een zo uniform en derhalve rechtszeker mogelijk regime tot stand te brengen. De uitzonderingen opgenomen in § 2 en 3 zijn in feite niet alle echte uitzonderingen, want de niet-toepasselijkheid op de daar vermelde situaties volgt ten dele reeds uit het feit dat deze niet of slechts in beperkte mate voldoen aan de in artikel 4.1, 5° opgenomen definitie van het begrip scheepsmede-eigendom. Toch is het met het oog op een maximale rechtszekerheid nuttig om de niet-toepasselijkheid in de wettekst te expliciteren.

**4.80.** In de meeste andere landen wordt het regime van de scheepsmede-eigendom alleen toegepast op vrijwillige mede-eigendomssituaties<sup>136</sup>, die ontstaat doordat twee of meer personen, bij onderlinge overeenkomst, een staat van onverdeeldheid in het leven roepen, in dit geval bijv. door de gezamenlijke aankoop van een schip. Deze visie is te verklaren doordat de scheepsmede-eigendom niet alleen als een zakenrechtelijke rechtstoestand wordt gezien, maar – min of meer – ook als een exploitatiemodel dat door de mede-eigenaars doelbewust wordt gekozen, en meteen verkozen boven de exploitatiemodellen van het (gemeen) vennootschapsrecht. In deze opvatting van scheepsmede-eigendom is de desbetreffende wettelijke regeling niet van toepassing op gevallen van gewone of toevallige mede-eigendom, die niet werd gewenst, maar ondergaan wordt. Het typevoorbeeld is de erfrechtelijke onverdeeldheid. Dergelijke onverdeeldheid is meestal een overgangssituatie met een tijdelijk karakter. De desbetreffende wettelijke beheersprincipes zijn de unanimiteitsregel voor het beheer en het recht voor elke mede-eigenaar om te allen tijde de verdeling te vorderen<sup>137</sup>.

Het valt echter op dat de schaarse Belgische rechtsleer ervan uitgaat dat de summiere bepalingen van de Zeewet over scheepsmede-eigendom wel degelijk op de toevallige mede-eigendom, i.h.b. de erfrechtelijke onverdeeldheid, van toepassing zijn<sup>138</sup>. Internationaal is dit een afwijkende, rechtshistorisch zelfs anomalische zienswijze. Anderzijds oordeelt de scheepvaartrechtelijke rechtsleer dat de regelen inzake scheepsmede-eigendom niet gelden voor het beheer van een schip dat, ongeacht het toepasselijke huwelijksvermogensstelsel, deel uitmaakt van het gemeenschappelijk vermogen van echtgenoten<sup>139</sup>. Al deze stellingen worden noodgedwongen ingenomen zonder steun in enige wetsbepaling. De kwestie is inz. van belang voor de binnenvaart, die nog steeds gekenmerkt wordt door familiale verhoudingen.

De in § 2 voorgestelde oplossing benadrukt vooreerst de keuzevrijheid van de ‘familiale’ mede-eigenaars. Van het in § 1 gevestigde principe dat de scheepsmede-eigendomsregeling geldt voor alle soorten scheepsmede-eigendom wordt inderdaad afgeweken voor familiale scheepsmede-eigendom, maar de betrokkenen hebben het recht om hun situatie vrijwillig aan de scheepsmede-

<sup>136</sup> Zie o.m. Danjon I, 269-270, nr. 170; Ripert I, 677, nr. 782; Rodière LN, 114, nr. 88.

<sup>137</sup> Zie in het algemeen Vandenberghe, H. en Snaet, S., *Zakenrecht. Boek III Mede-eigendom*, Antwerpen, Kluwer, 1997, 8-9.

<sup>138</sup> Zie in die zin Smeesters-Winkelmolen I, 25, nr. 11; vgl. blijkbaar in dezelfde zin Jacobs I, 122-123, nr. 99; vgl., impliciet eerder in andere zin, Vandenberghe, H. en Snaet, S., *Zakenrecht. Boek III Mede-eigendom*, Antwerpen, Kluwer, 1997, 106.

<sup>139</sup> Zie o.m. Aeby-Deceuninck RN, 24, nr. 39; De Decker, 8, nr. 7, vn. 27; De Smet I, 41, nr. 30.



eigendomsregeling te onderwerpen en ze dus tot een scheepsmede-eigendom om te vormen. Concreet worden de gevallen van erfrechtelijke, huwelijksvermogensrechtelijke en samenwoningsrechtelijke onverdeeldheid<sup>140</sup> slechts dan aan het regime van de scheepsmede-eigendom onderworpen, wanneer de betrokken mede-eigenaars daar uitdrukkelijk voor opteren en dit openbaar maken door inschrijving in het zeeschepen- of binnenschepenregister. Het kan bijv. het geval zijn dat erfgenamen het geërfde schip gezamenlijk onder het regime van scheepsmede-eigendom willen blijven exploiteren. Het Franse<sup>141</sup> en het Nederlandse<sup>142</sup> recht besteden eveneens aandacht aan deze mogelijkheid, maar kennen geen uitdrukkelijke wettelijke regeling. Met de hier voorgestelde bepaling wordt getracht rechtszekerheid te creëren. Zij impliceert dat wanneer de mede-eigenaars vrijwillig voor het beheersstelsel van het Belgisch Scheepvaartwetboek opteren, dit stelsel als *lex specialis* voorrang heeft op de regelen van het burgerlijk recht of, nog beter, dat het, geheel in lijn met de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek erkende autonomie van het scheepvaartrecht<sup>143</sup>, geldt als autonoom scheepvaartrechtelijk rechtsregime.

**4.81.** In § 2 wordt ook een regeling getroffen voor situaties van “gezamenlijke” of collectieve eigendom<sup>144</sup> van een schip die zich voordoet in een feitelijke vereniging, waarbij geen individuele quiritaire eigenaars en scheepsaandelen zijn geïdentificeerd, maar het schip toebehoort aan het geheel der deelgenoten. De klassieke principes van de scheepsmede-eigendom (meerderheidsbeslissingen, overdraagbaarheid van scheepsaandelen etc.) kunnen hier bezwaarlijk worden toegepast<sup>145</sup>. Nochtans bestaat er een bepaalde verwantschap, want collectieve eigendom wordt gekenmerkt door de doelgebondenheid van het vermogen. Bovendien zou de toepassing van het scheepsmede-eigendomsrecht een oplossing kunnen bieden voor vaak onduidelijke situaties in de pleziervaart of de sector van het varende erfgoed. Daarom wordt in § 2, 3<sup>o</sup> gesuggereerd dat de gezamenlijke eigenaars hun eigendom “omvormen” tot een scheepsmede-eigendom in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Wanneer zij dit doen, wordt het schip in kwestie voortaan uitsluitend beheerd overeenkomstig de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek, die een autonome positie innemen tegenover andere desgevallend toepasselijke rechtsregels. Het voorgestelde regime kan echter niet worden toegepast t.a.v. de gezamenlijke eigendom in een maatschap, omdat de regels betreffende de scheepsmede-eigendom onverenigbaar zijn met het vennootschapsrecht<sup>146</sup>.

**4.82.** Hetzelfde *opt in*-principe geldt t.a.v. de mede-eigendom van een schip in aanbouw. Dit is van praktisch belang in geval van een graduele eigendomsoverdracht van werf naar bouwheer, die vordert naarmate delen van de prijs worden voldaan. Tot aan de volledige eigendomsoverdracht bestaat tussen partijen een mede-eigendomssituatie. Zoals uiteengezet in de toelichting bij het Hoofdstuk van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek over scheepsbouw, moeten de partijen uitdrukkelijk voor dergelijk regime opteren, omdat de suppletieve wetsbepalingen uitgaan

---

<sup>140</sup> Over de kwalificatie van de mede-eigendomsverhoudingen tussen echtgenoten en samenwonenden, zie o.m. Pintens, W., Van Der Meersch, B. en Vanwinckelen, K., *Inleiding tot het familiaal vermogensrecht*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2002, 123-124, nr. 222 resp. 391-392, nrs. 819-820.

<sup>141</sup> Zie Rodière LN, 114, nr. 88.

<sup>142</sup> Zie Japikse, 274-275, nr. 530.

<sup>143</sup> Zie daarover o.m. Blauwboek 1, 156 e.v., nrs. 1.189 e.v.

<sup>144</sup> Over dit begrip in het algemeen, zie o.m. Dekkers-Dirix, 114-115, nrs. 273-274; Geens, K. en Vananroye, J., “De gradaties in de rechtspersoonlijkheid en het vennootschappelijk vermogen”, in Van Eeckhoutte, W. (red.), *Rechtspersonenrecht*, Gent, Mys & Breesch, 1999, (425), 461-464, nrs. 38-42; Vandenberghe, H. en Snaet, S., *Zakenrecht, Zakenrecht. Boek III Mede-eigendom*, Antwerpen, Kluwer, 1997, 10-11; Van Gerven, D., *Handboek verenigingen - Editie 2004*, Kalmthout, Biblo, 2004, 41-42, nrs. 21-22; Van Gerven, D., *Rechtspersonen*, I, Mechelen, Wolters Kluwer, 2007, 242-243, nr. 92.

<sup>145</sup> Vgl. nochtans, omtrent de Duitse kwalificatie van de scheepsmede-eigendom, *infra*, nr. 4.90.

<sup>146</sup> Zie *infra*, nr. 4.93.

van eigendomsoverdracht bij oplevering<sup>147</sup>. In dezelfde lijn wordt hier voorgesteld om de contractpartijen de mogelijkheid te bieden om zich vrijwillig aan het nieuwe wettelijke regime van de scheepsmede-eigendom te onderwerpen. Dat bestaande rechtspraak en rechtsleer bij graduele eigendomsovergang van schepen in aanbouw reeds onder het huidige recht een situatie van scheepsmede-eigendom ontwaart<sup>148</sup> is geen beletsel tegen de invoering in het Belgisch Scheepvaartwetboek van de eis van een uitdrukkelijk keuze, omdat de bepalingen van het nieuwe wetboek een veel meer uitgewerkt beheersstelsel vastleggen, dat niet *per se* aansluit bij de specifieke wensen van de partijen bij een scheepsbouwovereenkomst. Anderzijds is geen aanleiding gebleken om een afzonderlijk wettelijk regime in te voeren zoals dat van de Duitse *Baureederei*<sup>149</sup>.

**4.83.** In § 3, 1°, 2° en 3° wordt, om alle misverstand te vermijden, bepaald dat dit Hoofdstuk niet geldt voor de rechtsverhouding tussen de mede-eigenaars van scheepsaandelen<sup>150</sup>, voor de gezamenlijke eigendom in hoofde van de deelgenoten in een vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid<sup>151</sup> en voor de rechtsverhoudingen tussen de deelgenoten van een rechtspersoon die eigenaar van een (geheel) schip is, en hun verhoudingen tegenover derden. In de Duitse wetgeving wordt dit laatste geëxpliciteerd, althans voor vennootschappen (§489(2) HGB). Al deze principes kunnen worden geacht bestaand (doch niet wettelijk verankerd) Belgisch recht te bevestigen.

**4.84.** De in § 3, 4° bedoelde Wet van 16 juni 2006 op de openbare aanbidding van beleggingsinstrumenten en de toelating van beleggingsinstrumenten tot de verhandeling op een gereguleerde markt<sup>152</sup> reglementeert o.m. de uitgifte van vastgoedcertificaten. Deze certificaten, welke zijn gedefinieerd als schuldinstrumenten die rechten incorporeren “op de inkomsten, op de opbrengsten en op de realisatiewaarde” van één of meer bij de uitgifte van de certificaten bepaalde goederen, kunnen niet alleen op onroerende goederen betrekking hebben, maar ook op schepen en luchtvaartuigen (art. 5, § 4). Om verwarring te vermijden wordt hier duidelijk gemaakt dat de desbetreffende rechtsverhoudingen niet door de wetbepalingen over scheepsmede-eigendom worden beheerst. Het op een schip betrekking hebbend vastgoedcertificaat in de zin van voornoemde Wet van 16 juni 2006 incorporeert immers geen mede-eigendomsrecht op het schip als dusdanig.

---

<sup>147</sup> Zie Blauwboek 3.

<sup>148</sup> Zie Rb. Antwerpen 20 maart 1969, *RHA* 1969, 340; Aebly-Deceuninck RN, 25, nr. 42; De Smet I, 40, nr. 29; Straatman, Art. 26 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), Art. 26, 4, nr. 3.

<sup>149</sup> Zie § 509 HGB en daarover Rabe, 229-231, nrs. 1-15.

<sup>150</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.72. De regeling geldt wel voor de verhouding tussen scheepsmede-eigenaars waarvan er toevallig één of meer zelf mede-eigenaars van scheepsaandelen zijn. De onderlinge verhouding tussen deze laatsten valt buiten de regeling.

<sup>151</sup> Zie *supra*, nr. 4.72 alsook *infra*, nrs. 4.89 e.v. De vennoten kunnen uiteraard beslissen hun vennootschapsrechtelijke rechtsverhouding te beëindigen en naar het regime van de scheepsmede-eigendom over te stappen.

<sup>152</sup> *BS* 21 juni 2006.

A) WETTEKST

4.85.

***Artikel 4.4. Andere regelgeving***

**§ 1. Op scheepsmede-eigendom zijn niet van toepassing:**

**1° de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de mede-eigendom;**

**2° het Wetboek van Vennootschappen.**

**§ 2. Artikel 108 van het Wetboek van internationaal privaatrecht is niet van toepassing op de vertegenwoordiging door één of meer scheepseigenaars of door de quiratair scheepsbeheerder.**

B) TOELICHTING

**4.86.** De niet-toepasselijkheid van de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen gemeenrechtelijke bepalingen over mede-eigendom op de scheepsmede-eigendom wordt vooropgesteld door de huidige rechtsleer<sup>153</sup> maar is nergens in de Zeewet vastgelegd. Concreet gaat het vooreerst om artikel 577-2 B.W. De specifieke bepalingen over gedwongen mede-eigendom van gebouwen of groepen van gebouwen (art. 577-3 tot 577-14 B.W.) zijn uit zichzelf niet op schepen van toepassing (zie nader art. 577-3, eerste lid B.W.). Artikel 815 B.W., luidens welk niemand kan worden gedwongen in onverdeeldheid te blijven, is evenmin van toepassing; ook dat volgt reeds uit het huidige recht<sup>154</sup>. De hier voorgestelde bepaling wijzigt dus niets, maar verduidelijkt slechts reeds bestaand recht. Zij bevestigt de autonomie van het scheepvaartrecht.

**4.87.** De in § 1, 2° voorgestelde bepaling beoogt controversen te voorkomen rond de principiële vraag of een scheepsmede-eigendom een vereniging, een vennootschap of een rechtspersoon doet ontstaan. Om verschillende redenen wordt ervoor geopteerd om deze vraag over de hele lijn resoluut negatief te beantwoorden.

**4.88.** Vooreerst is een uitdrukkelijke regeling noodzakelijk omdat de opgeworpen vraag in België en in vrijwel alle andere buurlanden zeer moeilijke debatten heeft veroorzaakt, die in sommige gevallen tot op heden voortduren en tot aanzienlijke rechtsonzekerheid leiden.

**4.89.** In 1910 betoogde Hennebicq op uitvoerige wijze dat scheepsmede-eigendom in België van rechtswege een handelsvennootschap doet ontstaan, die kan worden gekwalificeerd als of toch minstens verwantschap vertoont met een vereniging bij wijze van deelneming<sup>155</sup> (wat heden overeenkomt met een stille handelsvennootschap). Jacobs daarentegen had in 1889 ontkend dat scheepsmede-eigendom enige rechtspersoon of vennootschap doet ontstaan, en kwalificeerde ze als een door bijzondere bepalingen beheerste onverdeeldheid<sup>156</sup>. Uit een passage in de parlementaire voorbereiding van de Zeewet 1879, waardoor het huidige artikel 56 van de Zeewet werd ingevoerd, kan men afleiden dat de wetgever geen heil zag in de Nederlandse rederij-opvatting, en alleen nood zag aan een regeling m.b.t. de aanstelling van een beheerder van de

<sup>153</sup> Zie o.m. Aeby-Deceuninck RN, 24, nr. 39.

<sup>154</sup> Zie o.m. Aeby-Deceuninck RN, 24, nr. 39.

<sup>155</sup> Hennebicq II.I, 110-115, nrs. 79-115.

<sup>156</sup> Jacobs I, 122-123, nr. 99.

onverdeeldheid<sup>157</sup>. Latere Belgische rechtsleer liet de zaak rusten. Na de grootscheepse herzieningen van het vennootschapsrecht aan het einde van de vorige eeuw werd voor zover bekend geen enkele doctrinale poging ondernomen om de scheepsmede-eigendom te herpositioneren. Dit merkwaardige stilvallen van het doctrinale debat betekent uiteraard niet dat een wettelijke regeling overbodig is, want de kwalificatiestrijd kan elk ogenblik terug losbarsten.

**4.90.** De wenselijkheid van een uitdrukkelijke regeling wordt ondersteund door studie van buitenlandse rechtsleer en vooral van de daarin woedende meningsverschillen.

In Duitsland zijn de vennootschaps- en zakenrechtelijke kwalificaties van de *Partenreederei* tot vandaag fel betwist. De wet bepaalt alvast dat de regelen m.b.t. scheepsmede-eigendom niet van toepassing zijn op het geval waarin een schip eigendom is van een handelsvennootschap (§ 489(2) HGB). Dit belet niet dat de *Partenreederei* zelf in de hedendaagse rechtsleer eerder als een vennootschap *sui generis* wordt beschouwd, dan als een (loutere) mede-eigendomssituatie. Hierbij speelt de al aangehaalde regel een rol dat het via een *Partenreederei* geëxploiteerde schip per definitie voor gemeenschappelijke rekening en met winstoogmerk wordt geëxploiteerd. Het *Reedereivertrag* wordt dan ook als een vennootschapscontract beschouwd. Toch gaat het niet om een handelsvennootschap, en evenmin om een rechtspersoon. De mede-eigendomssituatie wordt overwegend, maar niet dan na de nodige controverses, en voor buitenlanders eerder moeilijk te begrijpen, gekwalificeerd als een *Gesamthandseigentum* eerder dan als een *Bruchteileigentum*, m.a.w. als een echte onverdeelde eigendom en niet als een gefractioneerde mede-eigendom<sup>158</sup>.

In Frankrijk heeft de uitvoerige wetgeving uit 1967 het oude debat<sup>159</sup> over de kwalificatie en de gevolgen van de scheepsmede-eigendom geenszins gesmoord. Onder het huidige recht wordt door de rechtspraak en de meerderheid van de auteurs gesteld dat de scheepsmede-eigendom leidt tot een afzonderlijke rechtspersoonlijkheid. In het vermogen van deze rechtspersoon bevindt zich weliswaar niet het schip, want dat behoort toe aan de scheepsmede-eigenaars, maar wel een vordering tot bijdragen vanwege deze zelfde mede-eigenaars. De rechtsleer kwalificeert de scheepsmede-eigendom graag als een vennootschap *sui generis*; de verwantschap met het vennootschapsmodel blijkt uit de inbreng van eenieder, het doel om gezamenlijk winst te realiseren, de deelname in winst en verlies, en de *affectio societatis*. Dit belet niet dat de scheepsmede-eigendom wordt gezien als een hybride rechtsfiguur die is te situeren tussen vennootschapsrecht en zakenrecht<sup>160</sup>.

In Nederland bepaalt Boek 8 NBW uitdrukkelijk dat er maar een rederij bestaat, indien een zeeschip blijkens de openbare registers aan twee of meer personen gezamenlijk toebehoort, en dat, wanneer de eigenaren van het schip onder een gemeenschappelijke naam optreden slechts een rederij bestaat, indien zulks uitdrukkelijk bij akte is overeengekomen en deze akte in die registers is ingeschreven (art. 8:160.1 NBW). Zoals hierboven al uitgelegd, is in Boek 8 NBW de eis geschrapt dat het schip wordt gebruikt voor een gemeenschappelijke rekening tot de vaart ter zee; dergelijke exploitatie is geen kenmerk van de rederij, maar een gevolg ervan, en de mede-eigendomssituatie volstaat dus<sup>161</sup>. Zoals eveneens uitgelegd, eist het Nederlandse wetboek wel teboekstelling opdat een rederij tot stand komt. Hoewel hier in de rechtsleer discussie over werd

<sup>157</sup> *Parl.St.*, Kamer, 1874-75, nr. 237, 28-29.

<sup>158</sup> Zie en vgl. Herber, 139; Puttfarken, 221, nr. 540; vooral Rabe, 186-189, nrs. 2-13 en 191, nr. 2.

<sup>159</sup> Zie bijv. Danjon I, 271-284, nrs. 171-173; Ripert I, 677-680, nrs. 782-784.

<sup>160</sup> Over de kwalificatie, zie o.m. Bonassies-Scapel, 184-185, nr. 254; Rémond-Gouilloud, 142-143, nr. 223; Rodière TGDM ILA, 427-432, nrs. 330-332; Rodière-du Pontavice, 221-222, nr. 242; Vialard, 290-292, nr. 344; Vialard, A., noot onder Cour d'appel de Basse-terre 6 november 1995, DMF 1996, 1124-1127; zie recent inz. Cass. fr. 15 april 2008, DMF 2008, 924, noot Delebecque, Ph., "Confirmation: la copropriété des navires a la personnalité morale; mais on ne sait toujours pas quel en est le type".

<sup>161</sup> Zie *supra*, nr. 4.67.

gevoerd, beoogde de aangehaalde bepaling voorts een duidelijke grens te trekken tussen de rederij en de vennootschap onder firma<sup>162</sup>, waarbij de v.o.f. in feite voorrang krijgt op de rederijkwalificatie. Voorts bepaalt het Nederlandse wetboek uitdrukkelijk dat een situatie van scheepsmede-eigendom tussen de mede-eigenaars geen rechtspersoon doet ontstaan (art. 8:160.2 NBW). Ook onder het oude recht werd in de scheepsmede-eigendom geen rechtspersoon gezien<sup>163</sup>.

**4.91.** Een eerste reden waarom in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geopteerd voor het resoluut positioneren van de scheepsmede-eigendom buiten het toepassingsgebied van het gemeen recht inzake rechtspersonen, vennootschappen en verenigingen, is van rechtshistorische en tegelijk principiële aard. Zoals in Franse rechtsleer wordt benadrukt, is de scheepsmede-eigendom, als exploitatievorm beschouwd, een rechtsfiguur die de ontwikkeling van het gemeen vennootschapsrecht eeuwen is voorafgegaan; zij werd bijv. reeds behandeld in het Consulaat van de Zee. Het is derhalve weinig zinvol om voor de scheepsmede-eigendom een kwalificatie laat staan een rechtspositie te forceren binnen de context van dit veel recentere vennootschapsrecht. Met Rodière en du Pontavice moet worden vastgesteld dat scheepsmede-eigendom in het raam van het vennootschapsrecht “inclassable” is<sup>164</sup> en m.a.w. met geen enkel vennootschapstype kan worden gelijkgesteld. Meer nog, met een boutade van Vialard<sup>165</sup> kan worden gesteld dat de scheepsmede-eigendom zelfs geen vennootschap *sui generis* is, omdat de eenvoudige reden dat hij een scheepsmede-eigendom is. Uiteindelijk bevestigt deze visie slechts de autonomie van het scheepvaartrecht, een idee die in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek centraal staat<sup>166</sup>.

**4.92.** Voorts kent het Belgische recht een gesloten systeem van rechtspersonen. Rechtspersoonlijkheid wordt enkel toegekend op grond van een wetsbepaling. Men kan geen rechtspersoon oprichten buiten de door de wetgever erkende rechtsvormen<sup>167</sup>. Noch de huidige Zeewet, noch de desbetreffende hedendaagse rechtsleer suggereert dat uit scheepsmede-eigendom rechtspersoonlijkheid zou volgen. Er is geen enkele aanleiding om deze opvatting te veranderen<sup>168</sup>. Op dit punt strookt de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek met de corresponderende Nederlandse regeling.

**4.93.** Hierboven werd reeds toegelicht dat bestaande “gezamenlijke” eigendom van een schip in een vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid niet aan de regels m.b.t. de scheepsmede-eigendom onderworpen is<sup>169</sup>. Doordat in het hier voorgestelde artikel de toepassing van het (gehele) Wetboek van Vennootschappen wordt uitgesloten, wordt meteen duidelijk gemaakt dat de creatie van een situatie van scheepsmede-eigendom ook geen nieuwe maatschap kan doen ontstaan. Zoals de scheepsmede-eigendom ontbeert ook de maatschap rechtspersoonlijkheid. De kwalificatie van een scheepsexploitatievorm als een nieuwe maatschap is echter onverenigbaar met de klassieke zeerechtelijke principes die het beheer van een schip in mede-eigendom beheersen. De maatschap heeft een *intuitu personae*-karakter, waaruit o.m. volgt dat de vennootschap in principe wordt ontbonden bij overlijden of uittreden van een vennoot (art. 39 Wb. Venn.) en dat de lidmaatschapsrechten in beginsel niet kunnen worden overgedragen dan met de toestemming van de andere maten (art. 38 Wb. Venn.). Voorts zijn vennoten ten aanzien van derden in beginsel verbonden voor een gelijk deel (art. 52 Wb. Venn.), wat afwijkt van de

<sup>162</sup> Japikse, 270, nr. 514; vgl. Oostwouder, 26.

<sup>163</sup> Zie o.m. Cleveringa, 234 en 237.

<sup>164</sup> Rodière-du Pontavice, 222, nr. 242.

<sup>165</sup> Vialard 292, nr. 344.

<sup>166</sup> Zie Blauwboek 1, 156 e.v., nrs. 1.189 e.v.

<sup>167</sup> Van Gerven, D., Van Gerven, D., *Rechtspersonen*, I, Mechelen, Wolters Kluwer, 2007, 60, nr. 32; zie inz. art. 2, § 2 Wb. Venn.

<sup>168</sup> Zie anders art. 877-5, § 1 B.W. m.b.t. mede-eigendom van gebouwen.

<sup>169</sup> Zie *supra*, nr. 4.83.

verdeling naar scheeps aandelen in het raam van scheepsmede-eigendom. De vennoten van een commerciële maatschap zijn tegenover derden hoofdelijk aansprakelijk (eveneens art. 52 Wb.Venn.), een regeling die in haar gestrengheid in geen enkel buurland meer bestaat voor scheepsmede-eigendom, ook niet wanneer zij betrekking heeft op een met winstoogmerk geëxploiteerd schip. Ofschoon er tussen scheepsmede-eigendom en maatschap ongetwijfeld verwantschap bestaat, is het duidelijk niet opportuun om de op deze rechtsfiguren toepasselijke wettelijke regimes te vermengen. Dergelijke vermenging kan alleen leiden tot verwarring en rechtsonzekerheid. De hier toegelichte bepalingen impliceren ten andere ook dat scheepsmede-eigendom geen tijdelijke handelsvennootschap en geen stille handelsvennootschap doet ontstaan.

**4.94.** Om analoge redenen doet scheepsmede-eigendom geen vereniging ontstaan. Toepasselijkheid van het recht m.b.t. de verenigingen zonder rechtspersoonlijkheid zou overigens tot rechtsonzekerheid leiden, aangezien dat recht geen wettelijke basis kent en goeddeels naar analogie wordt afgeleid uit algemene principes<sup>170</sup>.

**4.95.** De door de voorgestelde § 2 buiten toepassing verklaarde wetsbepaling luidt:

Art. 108. Recht toepasselijk op de gevolgen van een vertegenwoordiging tegenover derden.

*De vraag of een tussenpersoon de persoon voor wiens rekening hij beweert te handelen, ten aanzien van derden kan vertegenwoordigen, wordt beheerst door het recht van de Staat op wiens grondgebied de tussenpersoon handelt. Behoudens tegenbewijs wordt vermoed dat dit de Staat is op wiens grondgebied hij zijn gewone verblijfplaats heeft.*

## B.5. ARTIKEL 4.5. AFWIJKENDE BEDINGEN

### A) WETTEKST

**4.96.**

#### ***Artikel 4.5. Afwijkende bedingen***

**Bedingen die afwijken van de artikelen 4.1, 5°, 6° en 7°, 4.2, § 2, 4.3, 4.4, 4.7, 4.9, § 6, 4.10, 4.13 en 4.18 zijn nietig.**

### B) TOELICHTING

**4.97.** In de voorgestelde bepaling wordt doelbewust gekozen voor een principieel suppletieve regeling. Dit strookt met huidig Belgisch recht<sup>171</sup> en met de Duitse wetgeving (§ 490 HGB) ter zake van scheepsmede-eigendom en is in het raam van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek overigens een algemene regel<sup>172</sup>. Anders dan in Frankrijk en Nederland, moeten regelingen omtrent het interne functioneren van de scheepsmede-eigendom niet dwingend aan partijen worden opgelegd. De desalniettemin in het hier voorgestelde wetsartikel bepaalde uitzonderingen betreffen enkele fundamentele kwesties zoals de kwalificatie van de scheepsmede-eigendom, de afbakening tegenover andere rechtsfiguren en de erop toepasselijke wetgeving, het goede trouw-beginsel, de beëindiging van de scheepsmede-eigendom en verder de rechtspositie van derden.

<sup>170</sup> Zie o.m. Van Gerven, D., Van Gerven, D., *Rechtspersonen*, I, Mechelen, Wolters Kluwer, 2007, 243-244, nr. 93.

<sup>171</sup> Zie o.m. Smeesters-Winkelmolen I, 25, nr. 11.

<sup>172</sup> Zie Blauwboek 1, 174-175, nr. 1.208.

**4.98.** De vorm en de benaming van de overeenkomst waarin de afwijkende regelen worden opgenomen, worden niet in de wettekst geregeld. Ook hier zijn partijen vrij.

**4.99.** De regel dat de voorgestelde wetsbepalingen van aanvullend recht zijn, impliceert dat de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars er bij overeenkomst van kunnen afwijken. Hij impliceert echter niet dat de meerderheid kan afwijken van de eerder door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars gesloten overeenkomst. Omtrent dit laatste wordt verwezen naar artikel 4.6, § 5.

#### B.6. ARTIKEL 4.6. MEERDERHEIDSREGEL

##### A) WETTEKST

**4.100.**

##### ***Artikel 4.6. Meerderheidsregel***

**§ 1. De scheepsmede-eigenaars nemen al de beslissingen die hun gemeenschappelijk belang raken bij gewone meerderheid van stemmen.**

**§ 2. Iedere scheepsmede-eigenaar beschikt over een stemrecht in evenredigheid met zijn scheepsaandelen.**

**§ 3. De meerderheid van stemmen wordt gevormd door de stemmen van de scheepsmede-eigenaars waarvan de scheepsaandelen meer dan de helft van de waarde van het schip vertegenwoordigen.**

**§ 4. De scheepsmede-eigenaars die beschikken over een meerderheid van stemmen moeten de andere scheepsmede-eigenaars niet raadplegen.**

**§ 5. In afwijking van § 1, is voor een wijziging of afwijking van een door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars gesloten overeenkomst eenstemmigheid vereist.**

##### B) TOELICHTING

**4.101.** Zoals in het huidige Belgische recht (art. 57, eerste lid Zeewet) en in het Duitse (art. 491(1) HGB), Engelse<sup>173</sup>, Franse (art. 11 *Loi n° 67-5*) en Nederlandse (art. 8:717.1 NBW) recht, wordt over gemeenschappelijke kwesties beslist bij meerderheid. Dit is het algemene, in de voorgestelde § 1 vervatte principe; in § 5 wordt een afwijking bepaald.

**4.102.** Het meerderheidsvereiste geldt luidens de wettekst alleen voor beslissingen die het gemeenschappelijk belang van de scheepsmede-eigenaars raken. Dit strookt eveneens met de huidige wetgeving. Het gemeenschappelijk belang betreft de eigendom en de exploitatie van het schip, t.t.z. het beheer van het schip in het algemeen<sup>174</sup>. De keuze van de kapitein, de vaststelling van diens gage, de bevrachting van het schip, de hypotheekvestiging op het schip zijn voorbeelden van beslissingen waarvoor de meerderheidsregel geldt<sup>175</sup>. Andere voorbeelden zijn het lading-, vracht- en tariefbeleid, bemanningskwesties, financiële vraagstukken, het vaarbeleid en de walorganisatie<sup>176</sup>. Aangelegenheden die slechts het individueel belang van één scheepsmede-

<sup>173</sup> Zie *supra*, nr. 4.55.

<sup>174</sup> De Smet I, 40, nr. 29.

<sup>175</sup> Smeesters-Winkelmolen I, 26, nr. 12.

<sup>176</sup> Vgl. Japikse, 301, nr. 617.

eigenaar raken, vallen buiten het meerderheidsvereiste. Zo kan elke scheepsmede-eigenaar in principe over zijn scheepsaandeel beschikken (zie nader art. 4.16).

**4.103.** Naar huidig Belgisch recht staat vast dat de meerderheid niet per hoofd wordt berekend<sup>177</sup>. De voorgestelde paragrafen 2 en 3 bevestigen in wezen het principe neergelegd in artikel 57, tweede lid van de Zeewet. Zij stroken o.m. met de Duitse en de Franse regeling (§ 491(1) HGB; art. 11, tweede lid *Loi n° 67-5*). Wanneer één enkele scheepsmede-eigenaar een meerderheid van de scheepsaandelen heeft, kan hij alleen beslissen. Er werd afgezien van overname van de iets ingewikkelder Nederlandse formulering (art. 8:171.2 NBW)<sup>178</sup>.

**4.104.** Zoals blijkt in alle rechtsstelsels, is het voorstel bij staking van stemmen verworpen. Indien het normale gebruik van het schip daardoor wordt verhinderd, kan worden verzocht om benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder (art. 4.13), om rechterlijke verkoop (art. 4.18, § 2) of om een combinatie van beide maatregelen.

**4.105.** Door § 4 wordt een in andere landen<sup>179</sup> woedende discussie vermeden. De normale meerderheidsregel en de noodzaak van een vlot en efficiënt beheer impliceren dat er voor de meerderheidseigenaars geen verplichting bestaat om de minderheid te consulteren. Ingevolge de regel in artikel 4.7 geldt hierop alleen een correctief wanneer de niet-raadpleging, in de bijzondere omstandigheden van het geval, manifest onredelijk en onbillijk zou zijn. Zoals bij dat artikel uitgelegd<sup>180</sup>, kan de geadieerde rechter in dat geval alleen overgaan tot een marginale toetsing van de besluitvorming.

**4.106.** Verschillende buitenlandse wetgevingen onderwerpen bepaalde beslissingen, in afwijking van het meerderheidsbeginsel, aan een unanimitetsvereiste. Zo geldt in Nederland een unanimitetsvereiste voor besluiten tot aanstelling van een boekhouder die geen lid is van de rederij, tot uitbreiding van de bevoegdheid van de boekhouder buiten de wettelijke grenzen, tot het sluiten, voor meer dan zes maanden, van een rompbevrachting, een tijdbevrachting of een andere terbeschikkingstellingsovereenkomst, en tot ontbinding der rederij tijdens de loop van een overeenkomst tot vervoer, van een overeenkomst waarbij het schip ter beschikking van een ander is gesteld, of van een ter visvangst ondernomen reis (art. 8:171.3 NBW)<sup>181</sup>. Het eerste geval geldt echter niet voor zeevissersschepen (art. 8:172 NBW). Zoals hieronder nader besproken, geldt in Duitsland een eenstemmigheidsvereiste voor wijzigingen en afwijkingen van het *Reedereivertrag* (art. 491(2) HGB). In hetzelfde land is o.m. ook unanimitet nodig voor de benoeming tot scheepsbeheerder van een niet-eigenaar (§ 492(2) HGB), voor de vervreemding van een scheepsaandeel dat tot verlies van de Duitse nationaliteit kan leiden (§503(2) HGB) en voor een afwijking van de normale regelen m.b.t. de vrijwillige openbare verkoop van het schip (§506(2) HGB). In Frankrijk is eenstemmigheid vereist voor de vervreemding van een scheepsaandeel waardoor de Franse nationaliteit verloren kan gaan (art. 22, tweede lid *Loi n° 67-5*) en, als geen bijzondere scheepsbeheerder is aangeduid, voor het optreden van de scheepsmede-eigenaars als beheerders (art. 16).

Om een vijftal redenen wordt ervan afgezien om gelijkaardige afwijkingen van de meerderheidsregel in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen.

---

<sup>177</sup> Smeesters-Winkelmolen I, 29, nr. 13.

<sup>178</sup> Zie daarover o.m. Cleveringa, 242; Japikse, 302, nr. 619.

<sup>179</sup> Zie daarover o.m. Rabe, 193-194, nr. 3; Ripert I, 680, nr. 785.

<sup>180</sup> Zie *infra*, nr. 4.110.

<sup>181</sup> Zie nader Japikse, 303-311, nrs. 622-645.



Ten eerste bevat ook de Zeewet geen afwijkingen van de meerderheidsregel, en is er geen noodzaak gebleken om ter zake een verandering door te voeren. In andere landen zoals Frankrijk worden wettelijke uitzonderingen op de meerderheidsregel door de rechtsleer trouwens slecht onthaald<sup>182</sup>.

Ten tweede dreigt toepassing van afwijkingen aanleiding te geven tot interpretatieve betwistingen.

Ten derde bevordert een veralgemeende toepassing van de meerderheidsregel de vlotheid van de exploitatie van het schip.

Ten vierde en ten slotte dient, in verband met de eerstaangehaalde Duitse uitzondering, te worden opgemerkt dat indien de scheepsmede-eigenaars hun onderlinge relatie vastleggen in een overeenkomst, zij mogen worden geacht om bij die gelegenheid bijzondere aandacht aan de besluitvormingsregels te besteden. Indien partijen willen afwijken van de meerderheidsregel moeten zij dat maar uitdrukkelijk overeenkomen.

**4.107.** In § 5 wordt het evidente, hierboven reeds aangekondigde<sup>183</sup> principe bevestigd, dat een wijziging of een afwijking van een eerder *door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars* gesloten overeenkomst, in afwijking van de meerderheidsregel, eenstemmigheid vereist. Een min of meer gelijkaardige regel is zoals aangegeven opgenomen in de Duitse wetgeving (§ 491(2) HGB). Een door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars gesloten overeenkomst – waarin overeenkomstig artikel 4.4 desgevallend afwijkingen van dit Hoofdstuk zijn opgenomen, en mogelijk bijzondere regelen ter bescherming van de minderheid – geldt a.h.w. als de grondwet van de samenwerking. Dergelijke overeenkomst zou haar betekenis verliezen wanneer de meerderheid er vervolgens tegenin zou kunnen gaan. De beoogde flexibiliteit van het scheepsmede-eigendomsregime kan niet zover gaan dat de meerderheid de met de andere eigenaars expliciet gemaakte afspraken mag miskennen. Uiteindelijk bevestigt de hier voorgestelde regel alleen maar dat gesloten overeenkomsten de partijen tot wet strekken (art. 1134 B.W.).

Omwille van de rechtszekerheid kunnen, anders dan in de Duitse rechtsleer<sup>184</sup>, ook geen niet-wezenlijke afwijkingen van de overeenkomst worden getolereerd. Wanneer de overeenkomst zelf afwijkingen op grond van een meerderheidsbeslissing toelaat, rijst er uiteraard geen probleem.

De Duitse visie dat eenstemmigheid vereist is voor een afwijking van het doel van de rederij, alsmede voor een wezenlijke verbouwing van het schip<sup>185</sup>, kan hier evenmin worden gevolgd. In het Belgische regime wordt klassiek minder belang gehecht aan de doelstelling van de samenwerking tussen de scheepsmede-eigenaars, en er is geen reden waarom het meerderheidsprincipe niet zou mogen gelden voor een ombouwproject, uiteraard, zoals steeds, onder voorbehoud van andersluidende contractuele afspraken. Hetzelfde dient te gelden voor een wijziging van de bestemming van het schip, voor een omvlagging en voor een beslissing die een omvlagging tot gevolg zou kunnen hebben. Eventueel kan echter worden teruggегреpen naar het hieronder besproken artikel 4.18, § 2.

---

<sup>182</sup> Vialard, 286, nr. 336.

<sup>183</sup> Zie *supra*, nr. 4.99.

<sup>184</sup> Rabe, 195, nr. 10.

<sup>185</sup> Zie nogmaals § 491(2) HGB en Rabe, 195, nr. 12.

## B.7. ARTIKEL 4.7. REDELIJKHEID EN BILLIJKHEID

### A) WETTEKST

4.108.

#### ***Artikel 4.7. Redelijkheid en billijkheid***

**Scheepsmede-eigenaars moeten zich jegens elkaar gedragen naar redelijkheid en billijkheid.**

### B) TOELICHTING

**4.109.** De voorgestelde bepaling is een herformulering van een bepaling uit het Nederlandse wetboek (art. 8:162 NBW), die het goede trouw-beginsel reflecteert<sup>186</sup>. Het principe vindt uitdrukking in de Engelse rechtsleer die beklemtoont dat ook bij meerderheidsbeslissingen moet worden gelet op de belangen van de minderheid<sup>187</sup>. De hier verwoorde regel zal vooral werken als een correctief op het meerderheidsbeginsel. Dit correctief kan er echter niet toe leiden dat elke meerderheidsbeslissing door de minderheid in vraag wordt gesteld. Bovendien moeten de minderheidseigenaars de bedoelde beginselen zelf even goed eerbiedigen.

**4.110.** De rechter kan pas tussenkomen bij een manifeste miskenning van de redelijkheid en de billijkheid. Hij is m.a.w. belast met een marginale toetsing. Doelbewust werd ervoor geopteerd om in de wet geen uitdrukkelijke rechtsbasis neer te leggen voor de aanvechting en nietigverklaring van meerderheidsbeslissingen die zijn aangetast door vormgebreken of die strijdig zijn met het algemeen belang van de mede-eigendom en genomen werden met als enig doel om de meerderheid te bevoordelen en de minderheid te benadelen. Dergelijke regeling is wel opgenomen in de Franse wetgeving (art. 12 *Loi n° 67-5*). Zij nodigt a.h.w. uit tot procederen, en ware in die zin moeilijk in overeenstemming te brengen met de noodzaak van een vlot en efficiënt beheer van het schip. De Franse wetgeving geeft de minderheidseigenaars zelfs drie jaar de tijd om meerderheidsbeslissingen aan te vechten; de rechtsleer acht deze termijn, althans wat vormgebreken betreft, manifest excessief<sup>188</sup>. In het hier voorgestelde stelsel wordt geen termijn gepreciseerd, en evenmin een annulatieprocedure georganiseerd. Er wordt van uitgegaan dat, hoewel rechtsbescherming uiteraard moet worden geboden, de rechter slechts met terughoudendheid in de verrichte besluitvorming zal ingrijpen.

---

<sup>186</sup> PG Boek 8 NBW, 234; Japikse, 277, nr. 540. Evenwel wordt niet beoogd alle desbetreffende Nederlandse interpretaties hier mee te importeren. De voorgestelde bepaling moet autonoom worden uitgelegd, rekening houdend met de interpretatieregels vervat in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek (zie Blauwboek 2) en met het verbintenissenrechtelijke goede trouw-vereiste.

<sup>187</sup> Zie *supra*, nr. 4.55.

<sup>188</sup> Bonassies-Scapel, 185, nr. 256.

A) WETTEKST

4.111.

***Artikel 4.8. Vertegenwoordigingsbevoegdheid***

**De scheepsmede-eigenaars kunnen worden vertegenwoordigd door één of meer onder hen, op voorwaarde dat de vertegenwoordiger of vertegenwoordigers beschikken over een meerderheid van de scheepsaandelen.**

B) TOELICHTING

**4.112.** De voorgestelde bepaling strookt o.m. met de Nederlandse wetgeving (art. 8:180.1 NBW). Door deze regeling wordt de oncomfortabele, onder het Franse recht<sup>189</sup> bestaande toestand vermeden waarbij de scheepsmede-eigenaars die geen scheepsbeheerder hebben benoemd, toch unaniem moeten handelen. Om te weten of de betrokken scheepsmede-eigenaars een meerderheid vertegenwoordigen, kunnen derden het zeeschepen- of het binnenschepenregister raadplegen, via hetwelk de scheepsmede-eigendomssituatie inclusief de verdeling van de scheepsaandelen tegenstelbaar aan derden kan worden gemaakt<sup>190</sup>. Of de scheepsmede-eigenaars een quiratair scheepsbeheerder hebben benoemd, waardoor zij overeenkomstig artikel 4.9, § 3 hun eigen vertegenwoordigingsbevoegdheid verliezen, kunnen derden overigens eveneens in de schepenregisters nagaan. Dit is een verbetering tegenover het Nederlandse recht, waaronder de derde zowel het scheepsregister als het handelsregister moet raadplegen<sup>191</sup>.

**4.113.** Geen bepaling werd toegevoegd omtrent de uitzonderlijke bevoegdheid van elke individuele scheepseigenaar om in spoedeisende gevallen de andere scheepsmede-eigenaars te verbinden. Dergelijke regel komt voor in Boek 8 NBW (art. 8:180.2) en is er zelfs van dwingend recht (art. 8:186). Te vrezen valt dat dergelijke uitzonderingsbevoegdheid de normale meerderheidsregel te zeer zou kunnen uithollen. Bovendien werden in het licht van de hedendaagse exploitatieverhoudingen en communicatiemiddelen ook de analoge uitzonderingsbevoegdheden van de gezagvoerder in het Belgisch Scheepvaartwetboek eerder beperkend opgevat<sup>192</sup>. Het ware weinig consistent om de uitzonderingsbevoegdheden van de kapitein uit te werken in beperkende zin, en nieuwe uitzonderingsbevoegdheden in het leven te roepen ten gunste van een individuele scheepsmede-eigenaar. Tenslotte staat het partijen vrij om over deze aangelegenheid een regeling overeen te komen die aansluit bij de specifieke noden van de concrete scheepsexploitatie.

<sup>189</sup> Bonassies-Scapel, 186-187, nr. 259.

<sup>190</sup> I.v.m. de openbaarheid van rechten op schepen, zie Blauwboek 3.

<sup>191</sup> Zie Japikse, 344-345, nr. 751.

<sup>192</sup> Zie Blauwboek 5.

A) WETTEKST

4.114.

***Artikel 4.9. Benoeming van een quiratair scheepsbeheerder***

**§ 1. De scheepsmede-eigenaars kunnen een quiratair scheepsbeheerder benoemen.**

**§ 2. Een quiratair scheepsbeheerder kan maar moet geen scheepsmede-eigenaar zijn. Hij kan een rechtspersoon zijn.**

**§ 3. Door de benoeming van een quiratair scheepsbeheerder verliezen de scheepsmede-eigenaars de in artikel 4.8 bedoelde vertegenwoordigingsbevoegdheid.**

**§ 4. Indien meer dan één quiratair scheepsbeheerder is benoemd, beslissen dezen in gemeen akkoord.**

**§ 5. De quiratair scheepsbeheerder is een lasthebber.**

**De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving zijn van toepassing behoudens de in dit wetboek bepaalde afwijkingen of afwijkend beding.**

**§ 6. De benoeming van een quiratair scheepsbeheerder wordt tegenstelbaar aan derden door inschrijving in een schepenregister.**

B) TOELICHTING

**4.115.** De benoeming van een quiratair scheepsbeheerder is niet geregeld in de Zeewet, maar wel in de Duitse, Franse<sup>193</sup> en Nederlandse wetgeving (zie § 492(1) HGB, art. 8:163 NBW, art. 14 van de Franse *Loi n° 67-5*). Deze wetgevingen regelen nader het statuut van de quiratair scheepsbeheerder, waaronder zijn vertegenwoordigingsbevoegdheid. De hier toegelichte bepalingen treffen een vergelijkbare regeling.

**4.116.** De in het Belgisch Scheepvaartwetboek gehanteerde terminologie is weloverwogen. De term ‘quiratair scheepsbeheerder’ geeft duidelijk aan dat het gaat om een specifieke soort scheepsbeheerder, m.n. deze die optreedt in opdracht van scheepsmede-eigenaars. Dit is duidelijker dan het in de Franse wet gebruikte *gérant* (vroeger *armateur-gérant* of *armateur titulaire*). De corresponderende Duitse en Nederlandse begrippen – *Korrespondentreeder*, *Schiffsdirektor* of *Schiffsdisponent* resp. *boekhouder* – hebben minder onderscheidend vermogen en/of worden ten onzent niet in dezelfde betekenis gebruikt. Overigens werd de Nederlandse term reeds bij de voorbereiding van Boek 8 NBW als archaïsch beschouwd<sup>194</sup>; men gebruikte eertijds ook de termen *bestuurder* of *directeur* van de rederij<sup>195</sup>.

**4.117.** De term ‘benoeming’ werd verkozen boven ‘aanstelling’ om niet te suggereren dat de quiratair scheepsbeheerder noodzakelijk een aangestelde is (al is er, zoals in andere rechtssystemen,

<sup>193</sup> Zie nader de Grancourt de Musset, B., “Les fonctions de gérant d’un navire en copropriété dans la loi du 3 janvier 1967”, *DMF* 1974, 259-266.

<sup>194</sup> PG Boek 8 NBW, 235.

<sup>195</sup> Japikse, 278, nr. 545.

geen bezwaar tegen dat dit het geval is<sup>196</sup>). Bovendien is de term in lijn met de wetgeving betreffende appartementsmede-eigendom (art. 577-8 B.W.). Voorts maakt de wettekst duidelijk dat de benoeming van een quiratair scheepsbeheerder, zoals in de andere onderzochte rechtsstelsels, geen verplichting is<sup>197</sup> (inz. bij rompvervrachting of andere vormen van overgave van rederschap lijkt ze minder voor de hand te liggen), en dat deze beheerder zelf al dan niet scheepsmede-eigenaar kan zijn. In de praktijk is dit laatste vaak het geval in de pleziervaart en de visserij.

**4.118.** Expliciet wordt bevestigd dat ook een rechtspersoon quiratair scheepsbeheerder kan zijn. Dit is geïnspireerd door de Nederlandse wetgeving, die weliswaar alleen gewaagt van een vennootschap (art. 8:163 NBW). In het licht van het ruime toepassingsgebied van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is het wenselijk het quiratair scheepsbeheerderschap niet voor te behouden aan vennootschappen.

**4.119.** In § 3 wordt, overeenkomstig een algemeen gangbare mening<sup>198</sup>, de exclusiviteit van de algemene vertegenwoordigingsbevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder bevestigd. Indien dergelijke beheerder is benoemd, is hij de enige die tot het stellen van beheersdaden bevoegd is. Dit geldt ook voor de vertegenwoordiging in rechte<sup>199</sup>. Dit belet niet dat nog steeds bijzondere volmachten worden verstrekt voor ad hoc-beslissingen. De houders van dergelijke bijzondere volmachten zijn geen quiratair scheepsbeheerders in de zin van de hier toegelichte bepalingen. Ten slotte weze opgemerkt dat de voorgestelde regeling geen afbreuk doet aan de bevoegdheden van de scheepsagent.

**4.120.** Dat er, zoals § 4 bepaalt, meer dan één quiratair scheepsbeheerder kan zijn, is dan weer overgenomen uit de Franse wetgeving (art. 14 *Loi n° 67-5*). Die wetgeving bepaalt ook dat als er verschillende beheerders zijn aangesteld, zij in gemeen akkoord handelen (art. 16 *Loi n° 67-5*). Dit impliceert dat elke beslissing door elke quiratair scheepsbeheerder moet worden ondertekend<sup>200</sup>.

**4.121.** In § 5 wordt geëxpliciteerd dat de quiratair scheepsbeheerder een lasthebber is. Tenzij waar het Belgisch Scheepvaartwetboek er uitdrukkelijk van afwijkt, of partijen een afwijkend beding zijn overeengekomen, wordt zijn juridisch statuut derhalve bepaald door het gemeen recht inzake lastgeving (art. 1984-2010 B.W.). Ook in Frankrijk wordt de aansprakelijkheid van de scheepsbeheerder geregeld volgens de principes van de lastgeving<sup>201</sup>. Het statuut als lasthebber valt overigens ook af te leiden uit de libellering van het huidige artikel 56 van de Zeewet.

**4.122.** In § 6 wordt een wettelijke grondslag gecreëerd voor de inschrijving van de benoeming van de quiratair scheepsbeheerder in de schepenregisters. In Duitsland is dergelijke bekendmaking uitdrukkelijk dwingendrechtelijk voorgeschreven<sup>202</sup>. De inschrijving maakt het mandaat van de quiratair scheepsbeheerder – en de eruit volgende onbevoegdheid van de scheepsmede-eigenaars zelf – tegenstelbaar aan derden.

---

<sup>196</sup> Zie bijv. Japikse, 279-280, nr. 550; Rabe, 197, nr. 5.

<sup>197</sup> In Noorwegen is de aanduiding van een *managing reder* wél een verplichting (Section 103 van het Maritiem Wetboek).

<sup>198</sup> Vgl. bijv., voor Nederland, Japikse, 332, nr. 714; vgl. echter Kh. Antwerpen, 30 januari 2002, *Eur. Vervoerr.* 2002, 243.

<sup>199</sup> Vgl. PG Boek 8 NBW, 246.

<sup>200</sup> Bonassies-Scapel, 186-187, nr. 259.

<sup>201</sup> Bonassies-Scapel, 187, nr. 260; zie reeds Ripert I, 683, nr. 788.

<sup>202</sup> Zie Rabe, 197, nr. 4.

A) WETTEKST

4.123.

***Artikel 4.10. Bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder***

**§ 1. De quiratair scheepsbeheerder is bevoegd om in naam en voor rekening van de scheepsmede-eigenaars alle rechtshandelingen te stellen die voor het normaal gebruik van het schip nodig zijn, met inbegrip van het sluiten van bevrachtings-, vervoer- en verzekeringsovereenkomsten, het laten uitvoeren van buitengewone herstellingen en het vormen van een beperkingsfonds.**

**Hij is onder meer bevoegd om in naam en voor rekening van de scheepsmede-eigenaars het werkgeversgezag over de schepelingen uit te oefenen en om de gezagvoerder aan te stellen en te ontslaan.**

**Hij vertegenwoordigt de scheepsmede-eigenaars tegenover derden en in rechte, als eiser en als verweerder.**

**Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan één of meer scheepsmede-eigenaars in zaken betreffende het betrokken schip of de betrokken reis worden gedaan aan de quiratair scheepsbeheerder.**

**§ 2. De quiratair scheepsbeheerder kan met betrekking tot het schip slechts daden van beschikking stellen op grond van een uitdrukkelijke lastgeving.**

**§ 3. In geval van twijfel worden de bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder ruim uitgelegd.**

**§ 4. Tenzij in geval van kwade trouw, kunnen contractuele beperkingen van de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder niet aan derden worden tegengesteld, zelfs niet wanneer ze openbaar zijn gemaakt.**

B) TOELICHTING

**4.124.** De Zeewet bevat geen omschrijving van de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder. Om verwarring te vermijden is het belangrijk een duidelijke suppletieve wettelijke regeling in te voeren. Deze berust op twee principes: eenvoud, zodat maximale rechtszekerheid ontstaat, en de noodzaak van een vlot en efficiënt beheer van het schip. In dit licht dient de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder ruim te worden opgevat.

**4.125.** Het startpunt is dat de quiratair scheepsbeheerder alleszins bevoegd is voor het stellen van daden van beheer (art. 1988, eerste lid B.W.). Het begrip daden van beheer dient m.b.t. een schip echter ruim te worden opgevat. De voorgestelde wettekst hanteert in § 1 als criterium “alle rechtshandelingen [...] die voor het normaal gebruik van het schip nodig zijn”. Het ruimere begrip “gebruik” wordt hierbij verkozen boven “exploitatie”, omdat deze laatste term zou kunnen worden begrepen als doelende op een commerciële inzet van het vaartuig.

Uitdrukkelijk wordt vermeld dat de quiratair scheepsbeheerder binnen zijn normaal mandaat bevoegd is voor het sluiten van bevrachtings-, vervoer- en verzekeringsovereenkomsten en het laten uitvoeren van buitengewone herstellingen. De specifieke vermelding van deze twee

categorieën rechtshandelingen geeft meteen een algemene indicatie over de omvang van de bevoegdheid, waaraan ook andere gevallen kunnen worden getoetst.

Het vormen van een beperkingsfonds is eveneens een normale taak; in het licht van de in artikel 4.15 geregelde aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars, zal het zelfs als een verplichting kunnen worden beschouwd<sup>203</sup>.

**4.126.** Wat betreft het gezag over de schepelingen en de positie van de gezagvoerder wordt verwezen naar Titel 4 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en de diverse wetten betreffende de scheepsarbeidsovereenkomst, waaraan door de hier toegelichte bepaling geen afbreuk wordt gedaan (met dien verstande dat duidelijkheidshalve de aanwervings- en ontslagbevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder wordt bevestigd). De vermelding in deze bepaling is noodzakelijk om duidelijk te maken dat de desbetreffende bevoegdheden – zoals steeds, behoudens afwijkend beding – uitsluitend aan de quiratair scheepsbeheerder toekomen, bij uitsluiting van de andere scheepsmede-eigenaars. Niets belet echter dat het werkgeversgezag door de quiratair scheepsbeheerder uiteindelijk wordt toegekend aan bijv. een rompbevrachter. In de Belgische rederijpraktijk treedt de quiratair scheepsbeheerder ter zake niet zelf als werkgever op, maar vermeldt hij steeds “as agent” op te treden, met vermelding van de vertegenwoordigde. De voorgestelde bepaling maakt duidelijk dat de quiratair scheepsbeheerder dergelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid normaliter bezit.

**4.127.** In sommige andere wetgevingen is de bevoegdheid van de scheepsbeheerder beperkter: zo bepaalt Boek 8 NBW dat de boekhouder slechts met toestemming van de leden van de rederij kan overgaan tot enige buitengewone herstelling of tot benoeming of ontslag van een kapitein (art. 8:164). Deze regeling is echter al een liberalisering tegenover het verouderd geachte regime dat gold vóór de invoering van Boek 8 NBW<sup>204</sup>. Het Duitse *Handelsgesetzbuch* bevat analoge beperkingen (zie § 493(5)). Er is geen aanleiding om het suppletiefrechtelijke wettelijke regime van het Belgisch Scheepvaartwetboek door dergelijke bijzonderheden te compliceren. Eenvoud van de regeling en de wenselijkheid van vlot en efficiënt beheer primeren. In de Duitse rechtsleer wordt er overigens over geklaagd dat de wettelijke beperkingen volledig voorbijgestreefd zijn door de praktijk, en dat de overeenkomsten ze stevast buiten werking stellen en de bevoegdheden van de beheerder verruimen<sup>205</sup>.

**4.128.** Werkzaamheden die worden opgelegd door de overheid of een classificatiemaatschappij vallen uiteraard onder de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder. In geval van rompbevrachting zal de bevoegdheid tot aanstelling en ontslag van de kapitein van de quiratair scheepsbeheerder uiteraard moeten wijken voor de bevoegdheid ter zake van de rompbevrachter.

**4.129.** De vertegenwoordigingsbevoegdheid in rechte bestaat ook onder de huidige Zeewet (art. 56) en onder buitenlandse wetgevingen (zie bijv. § 495(3) HGB en Section 105 van het Noors Maritiem Wetboek). Uiteraard kan deze bevoegdheid alleen worden uitgeoefend m.b.t. aangelegenheden waarvoor de quiratair scheepsbeheerder materieel bevoegd is<sup>206</sup>. Zoals i.v.m. de kapitein en de scheepsagent is een uitdrukkelijke bepaling opgenomen m.b.t. betekenissen.

**4.130.** In lijn met het gemeen recht (art. 1988 B.W.) is in § 2 bepaald dat de quiratair scheepsbeheerder voor daden van beschikking een uitdrukkelijk mandaat nodig heeft. Zoals uitgelegd geldt dit vereiste niet voor de rechtshandelingen die kunnen worden geacht onder § 1 te

---

<sup>203</sup> Vgl. daarover Rabe, 206, nr. 5.

<sup>204</sup> Zie PG Boek 8 NBW, 235.

<sup>205</sup> Rabe, 201, nr. 10, met verwijzing naar Ruhwedel; vgl. § 496(2) HGB en daarover Rabe, 205, nr. 8.

<sup>206</sup> Vgl. Rabe, 201, nr. 14.

vallen. Wel valt hieronder de vervreemding of hypotheekering van het schip. Er is geen aanleiding om, zoals in de Franse wetgeving, te bepalen dat de quiratair scheepsbeheerder het schip kan hypothekeren met toestemming van de scheepsmede-eigenaars die drie vierden van de waarde van het schip vertegenwoordigen (art. 25 *Loi n° 67-5*). Niets belet de scheepsmede-eigenaars uiteraard om dergelijke specifieke regel contractueel overeen te komen. Evenmin is er een beletsel tegen contractuele afspraken waardoor de quiratair scheepsbeheerder onbevoegd wordt verklaard voor het sluiten van langdurige bevrachtingsovereenkomsten (bijv. van 10 of 20 jaar). Er is geen noodzaak gebleken om dergelijke beperkingen reeds in te schrijven in het – weze het dan suppletief – wettelijk regime.

**4.131.** Ten einde het vlotte en efficiënte beheer van het schip te bevorderen, wordt in § 3 uitdrukkelijk bepaald dat de bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder in geval van twijfel ruim moeten worden uitgelegd. Deze interpretatieregel betreft zowel de in de wet bepaalde bevoegdheden, de eventueel ter vervanging van het wettelijke regime contractueel vastgelegde bevoegdheden als de bevoegdheden eventueel toegekend in een uitdrukkelijk mandaat. Wat dit laatste betreft wordt afgeweken van de gemeenrechtelijke regel dat een uitdrukkelijk mandaat eng moet worden geïnterpreteerd (art. 1989 B.W.). Niets belet andermaal dat de hier voorgestelde interpretatieregel zelf contractueel terzijde wordt gesteld.

**4.132.** In dezelfde geest is in § 4 bepaald dat contractuele beperkingen van de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder niet aan derden kunnen worden tegengeworpen, zelfs niet wanneer ze openbaar zijn gemaakt. Deze regel strookt met het Franse recht inzake scheepsmede-eigendom (art. 17, tweede lid *Loi n° 67-5*), is in lijn met het in het vennootschapsrecht veralgemeende<sup>207</sup> Duitse *Prokura*-systeem (zie bijv. art. 257, tweede lid Wb. Venn. m.b.t. de B.V.B.A. en art. 522, § 1, tweede lid Wb. Venn. m.b.t. de N.V.) en biedt derden maximale rechtszekerheid. Elke derde moet er zonder naspeuringen in de schepenregisters op kunnen vertrouwen dat een quiratair scheepsbeheerder de nodige handelingsbevoegdheid bezit. De enige uitzondering die – naar analogie met het vennootschapsrecht<sup>208</sup> – moet gelden, is deze waarin de derde te kwader trouw is. Opdat de beperkingen toch tegenstelbaar zijn, volstaat het niet dat de scheepsmede-eigenaars aantonen dat de derde ten tijde van de handeling feitelijk van de beperking van de handelingsbevoegdheid van de scheepsbeheerder op de hoogte was. In die zin gaat nochtans de Duitse wetgeving m.b.t. scheepsmede-eigendom (§ 495 HGB)<sup>209</sup>. De voorgestelde regeling verhindert uiteraard niet de interne werking van de overeengekomen beperkingen van de handelingsbevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder.

## B.11. ARTIKEL 4.11. VERANTWOORDINGSPLICHT

### A) WETTEKST

#### **4.133.**

#### ***Artikel 4.11. Verantwoordingsplicht***

**§ 1. De quiratair scheepsbeheerder moet in verband met zijn beheer aan iedere scheepsmede-eigenaar op diens verzoek inzage verschaffen van alle stukken en gegevens en daarover toelichting verschaffen.**

<sup>207</sup> Zie Van Gerven, D., Van Gerven, D., *Rechtspersonen*, I, Mechelen, Wolters Kluwer, 2007, 170-172, nr. 67; zie ook reeds Ronse, J., *De vennootschapswetgeving 1973*, Gent-Leuven, Story's Rechtskundige Uitgaven, 1973, 148-151, nrs. 284-289.

<sup>208</sup> Zie nader Tillemans, B., *Bestuur van vennootschappen*, Brugge, die Keure, 2005, 651-654, nrs. 1037-1039.

<sup>209</sup> Zie nader Rabe, 199, nrs. 1-2 en 203, nr. 2.



**§ 2. De quiratair scheepsbeheerder moet minstens eenmaal per jaar en alleszins binnen de twee maanden na het einde van zijn beheer, aan de scheepsmede-eigenaars rekenschap afleggen van zijn beheer, met overlegging van alle desbetreffende stukken en gegevens. Hij moet aan ieder van hen uitkeren wat hem toekomt.**

**§ 3. De scheepsmede-eigenaars verlenen de quiratair scheepsbeheerder binnen de twee maanden kwijting.**

B) TOELICHTING

**4.134.** De hier voorgestelde bepaling is min of meer geïnspireerd door de Duitse en Nederlandse wetgeving (zie § 498 HGB en art. 8:165-167 NBW<sup>210</sup>), en kan worden beschouwd als een precisering van het Belgisch gemeen recht inzake lastgeving (zie inz. art. 1993 B.W.). De termen 'stukken en gegevens' zijn gekozen om de regeling een zo ruim mogelijk bereik te geven: ook elektronisch bijgehouden gegevens vallen eronder. De verantwoordingsplicht geldt t.a.v. alle scheepsmede-eigenaars.

B.12. ARTIKEL 4.12. BEËINDIGING VAN DE LASTGEVING

A) WETTEKST

**4.135.**

***Artikel 4.12. Beëindiging van de lastgeving***

**§ 1. De scheepsmede-eigenaars kunnen de lastgeving aan de quiratair scheepsbeheerder te allen tijde herroepen.**

**§ 2. De lastgeving aan de quiratair scheepsbeheerder eindigt wanneer de scheepsmede-eigendom wordt beëindigd.**

**§ 3. De herroeping en de beëindiging van de lastgeving van de quiratair scheepsbeheerder worden tegenstelbaar aan derden door inschrijving in het schepenregister.**

B) TOELICHTING

**4.136.** De in § 1 voorgestelde regeling strookt met buitenlands recht (zie § 492(2) HGB) en bevestigt duidelijkheidshalve het Belgisch gemeen recht inzake lastgeving (art. 2003 B.W.). Anders dan in het vennootschapsrecht, waar de andersluidende regel zelfs van openbare orde is, kan de mogelijkheid tot herroeping *ad nutum* contractueel worden beperkt, en ter zake kunnen zelfs afspraken worden gemaakt in een arbeidsovereenkomst<sup>211</sup>. Uiteraard doet de bepaling geen afbreuk aan de andere wijzen waarop lastgeving eindigt<sup>212</sup>.

<sup>210</sup> Vgl. ook nog Sections 106 en 110 van het Noors Maritiem Wetboek.

<sup>211</sup> Vgl. hierover Rabe, 198, nrs. 7-9.

<sup>212</sup> Om die redenen werd geen bepaling opgenomen analoog aan art. 8:169 NBW.

**4.137.** Het principe dat het mandaat van de quiratair scheepsbeheerder een einde neemt wanneer de scheepsmede-eigendom tot een einde komt (§ 2), lijkt evident<sup>213</sup>, maar heeft toch explicitering. I.v.m. de beëindiging van de scheepsmede-eigendom zij verwezen naar artikel 4.18.

**4.138.** Door de inschrijving van de herroeping of beëindiging van het mandaat van de quiratair scheepsbeheerder wordt zij tegenstelbaar aan derden (§ 3).

#### B.13. ARTIKEL 4.13. AANDUIDING VAN EEN GERECHTELIJK QUIRATAIR SCHEEPSBEHEERDER

##### A) WETTEKST

**4.139.**

#### ***Artikel 4.13. Benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder***

**§ 1. De rechter kan op verzoek van elke scheepsmede-eigenaar een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder benoemen:**

**1°** ingeval het normale gebruik van het schip blijvend wordt verhinderd ingevolge staking van stemmen, de ernstige niet-nakoming door een andere scheepsmede-eigenaar van zijn verplichtingen, of andere ernstige omstandigheden;

**2°** ingeval de door de scheepsmede-eigenaars benoemde quiratair scheepsbeheerder zijn taak niet naar behoren vervult.

**§ 2. Behoudens afwijkende beslissing, zijn de artikelen 4.9, § 2 tot 6, 4.10, § 1 tot 3 en 4.11, § 1 en 2 op de gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder van toepassing en geldt de lastgeving voor onbepaalde duur.**

**§ 3. Door de benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder wordt de lastgeving aan de door de scheepsmede-eigenaars benoemde quiratair scheepsbeheerder beëindigd.**

##### B) TOELICHTING

**4.140.** De in de voorgestelde bepaling voorziene mogelijkheid om een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder te benoemen heeft o.m. tot doel om de patstellingen te doorbreken die uit een staking van stemmen kunnen voortvloeien en het normale gebruik van het schip verhinderen. Zij is geïnspireerd door de Franse wetgeving die de aanduiding van een “gérant provisoire” mogelijk maakt (art. 13 *Loi n° 67-5*).

**4.141.** De in § 3 opgenomen regel strookt o.m. met het Nederlandse recht (zie art. 8:169 NBW).

---

<sup>213</sup> Vgl. eveneens Rabe, 199, nr. 15.

## B.14. ARTIKEL 4.14. KOSTEN, WINST EN VERLIES

### A) WETTEKST

4.142.

#### ***Artikel 4.14. Kosten, winst en verlies***

**De scheepsmede-eigenaars dragen bij in de kosten en delen in de winst en het verlies naar evenredigheid met hun scheepsaandelen.**

### B) TOELICHTING

**4.143.** De voorgestelde bepaling formuleert een vanzelfsprekend principe dat ook in andere wetgevingen voorkomt (§ 500(1) HGB, art. 19 van de Franse *Loi n° 67-5*, art. 8:176-177 NBW). Er is geen aanleiding om regels op te nemen over het tijdstip waarop de winst moet worden afgerekend en verdeeld. De desbetreffende bepalingen van het Duitse *Handelsgesetzbuch*, die een afrekening voorzien per reis en zo mogelijk tussendoor (§ 503(1) en (2) HGB), passen volgens de rechtsleer beter bij middeleeuwse verhoudingen of zelfs bij rooftochten van de Vikings die hun buit zo snel mogelijk willen verdelen; in de hedendaagse economische context worden stevast afwijkende afspraken gemaakt en bovendien valt uiteraard rekening te houden met het boekhoud- en belastingrecht<sup>214</sup>. Ook in andere in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen regelingen blijkt de zeereis trouwens geen dienstige rol meer te kunnen vervullen als economische eenheid<sup>215</sup>. Zeker in de lijnvaart en de kustvaart kan de zeereis niet meer worden beschouwd als een op zich staande bedrijfseconomische expeditie<sup>216</sup>. Dit gezegd zijnde, kan het als normaal worden beschouwd dat overschotten die kennelijk niet nodig zijn om uitgaven te dekken, onder de scheepsmede-eigenaars kunnen worden verdeeld<sup>217</sup>. Wat de bijdrage in de kosten betreft, is in de voorgestelde bepaling evenmin vastgesteld wanneer deze moet geschieden. Naar analogie met buitenlands recht kan in het algemeen worden gesteld dat de scheepsmede-eigenaars ook moeten bijdragen in uitgaven die nog moeten plaatsvinden<sup>218</sup>. Het is echter onnodig om dit in de wettekst te expliciteren (vgl. overigens art. 1999 B.W.). Voorts komt het gebruikelijk voor dat de scheepsmede-eigenaars het nodige geld voorschieten; de quiraire scheepsbeheerder kan steeds dergelijk voorschot opvorderen. Hieromtrent werd echter evenmin een uitdrukkelijke wetsbepaling opgenomen. Ook in dit verband kan in voorkomend geval worden teruggegrepen naar het redelijkheids- en billijkheidsbeginsel vervat in artikel 4.7.

<sup>214</sup> Zie Rabe, 216, nr. 1.

<sup>215</sup> Zie o.m. Blauwboek 3, wat betreft de scheepsvoorrechten.

<sup>216</sup> Vgl. ook, i.v.m. de bepaling van de bevoegdheden van de boekhouder van de rederij, PG Boek 8 NBW, 235 en, i.v.m. het eenstemmigheidsvereiste, *ibid*, 241.

<sup>217</sup> Vgl. ook, zonder dat een verband met de reis wordt gelegd, Section 112 van het Noors Maritiem Wetboek.

<sup>218</sup> PG Boek 8 NBW, 245.

A) WETTEKST

4.144.

***Artikel 4.15. Aansprakelijkheid van scheepsmede-eigenaars***

**De aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars wordt bepaald door Hoofdstuk 3 van deze Titel, met dien verstande dat zij elk slechts aansprakelijk zijn naar evenredigheid met hun scheepsaandelen.**

B) TOELICHTING

**4.145.** Volgens Belgische rechtsleer zou uit een zeerechtraditie volgen dat de scheepsmede-eigenaars hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de verbintenissen en fouten van de kapitein<sup>219</sup>. De Zeewet bewaart hierover nochtans het stilzwijgen.

**4.146.** In Frankrijk gaf de kwestie aanleiding tot controverse, waarna in 1967 en opnieuw in 1987 wettelijke aanpassingen zijn gevolgd. Volgens de huidige, door de rechtsleer te ingewikkeld geachte regeling<sup>220</sup>, zijn de scheepsmede-eigenaars-scheepsbeheerders, behoudens afwijkend beding, onbeperkt en hoofdelijk aansprakelijk. De scheepsmede-eigenaars die geen scheepsbeheerder zijn, zijn onbeperkt aansprakelijk naar evenredigheid met hun aandelen in het schip. Door een afwijkende overeenkomst kan hun aansprakelijkheid voor de schulden van de scheepsmede-eigendom worden beperkt tot beloop van hun belang. Ook kan worden gestipuleerd dat de niet-beheerders hoofdelijk gehouden zijn. Wanneer de scheepsbeheerder of scheepsbeheerders geen scheepsmede-eigenaar zijn, moet worden gestipuleerd dat de mede-eigenaars die meer dan de helft van de aandelen vertegenwoordigen onbeperkt en hoofdelijk aansprakelijk zijn. Bij ontstentenis van dergelijk beding zijn alle mede-eigenaars onbeperkt en hoofdelijk aansprakelijk. De bedoelde afwijkende regelingen moeten openbaar worden gemaakt.

**4.147.** In Duitsland bepaalt het *Handelsgesetzbuch* duidelijk dat de scheepsmede-eigenaars persoonlijk voor de verbintenissen van de *Reederei* kunnen worden aangesproken, maar slechts in verhouding tot de grootte van hun scheepsaandelen (§507(1) HGB). Zij zijn derhalve *Teilschuldner* en geen *Gesamtschuldner*, en dragen m.a.w. een pro-rata-aansprakelijkheid<sup>221</sup>.

**4.148.** In Nederland is bepaald dat de scheepsmede-eigenaars aansprakelijk zijn naar evenredigheid van hun aandeel (zie art. 8:181 NBW). De wetgever ziet in de niet-hoofdelijke aansprakelijkheid één van de redenen waarom het instituut van de scheepsmede-eigendom aantrekkingskracht blijft uitoefenen<sup>222</sup>. Hierbij werd ook herinnerd aan de klassieke regel dat men niet meer aan de zee kan verliezen dan men eraan heeft toevertrouwd<sup>223</sup>.

**4.149.** In het licht van het voorgaande wordt ervoor geopteerd om in het Belgisch Scheepvaartwetboek uit te gaan van een onbeperkte, maar niet-hoofdelijke aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars. Deze aansprakelijkheid is “onbeperkt” in de zin dat de scheepsmede-eigenaars – onder voorbehoud van de zeerechtelijke aansprakelijkheidsbeperking geregeld in

<sup>219</sup> De Smet I, 40, nr. 29.

<sup>220</sup> Zie inz. Bonassies-Scapel, 189-190, nrs. 267-271; vgl. eerder o.m. Ripert I, 686-688, nr. 793.

<sup>221</sup> Herber, 143; Rabe, 227-228, nrs. 1-3.

<sup>222</sup> PG Boek 8 NBW, 228.

<sup>223</sup> Japikse, 349, nr. 765.

Hoofdstuk 3 van Titel 3 – mede instaan met hun persoonlijk vermogen. Zij zijn echter niet hoofdelijk aansprakelijk, zodat elke scheepsmede-eigenaar maar kan worden aangesproken tot beloop van zijn scheepsaandeel of -aandelen. Een scheepsmede-eigenaar die bijv. beschikt over één vierde van de scheepsaandelen, kan maar worden aangesproken voor één vierde van de betrokken schuld.

Voor de gemaakte keuze zijn er verschillende redenen. De belangrijkste reden is uiteraard dat het wettelijke regime scheepsmede-eigendom zo aantrekkelijk mogelijk moet maken. Deze overweging inspireerde o.m. ook de Nederlandse wetgeving. Ten tweede is het klassieke verband tussen de hoofdelijkheid en het commercieel karakter van de scheepsmede-eigendom in het raam van het Belgisch Scheepvaartwetboek minder relevant, nu het nieuwe wetboek niet alleen op commercieel geëxploiteerde schepen van toepassing is. Ten derde is de hoofdelijkheid vandaag in geen enkel van de buurlanden nog de regel, zodat niet goed valt in te zien waarom ze wel in België zou moeten gelden<sup>224</sup>. Ten vierde is hoe dan ook een eenvoudig toepasbare wettelijke regeling wenselijk; onderscheidingen zoals in de huidige Franse wetgeving zijn derhalve niet opportuun. Ten vijfde blijft ook de hier toegelichte aansprakelijkheidsregeling van suppletieve aard: partijen mogen er vrij van afwijken. Medecontractanten van de scheepsmede-eigenaars kunnen dus zonder bezwaar hoofdelijkheid bedingen wanneer zij dat nodig achten, bijv. bij een scheepsfinanciering of een levering aan het schip. Ten slotte weze opgemerkt dat er geen aanleiding is om het voordeel van de niet-hoofdelijke aansprakelijkheid rechtstreeks of, zoals in Nederland<sup>225</sup>, onrechtstreeks, afhankelijk te stellen van de inschrijving in de scheeps- en handelsregisters. Dergelijk onderscheid zou het rechtsregime alleen compliceren en derden in verwarring kunnen brengen; overigens bevat het Belgisch Scheepvaartwetboek voldoende andere aansporingen om de inschrijving van rechten te benaastigen.

**4.150.** Het behoeft geen betoog dat de hier voorgestelde regeling geldt voor contractuele zowel als buitencontractuele aansprakelijkheid<sup>226</sup>.

**4.151.** De tekst vestigt er uitdrukkelijk de aandacht op dat de aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars onderworpen is aan de algemene materiële regels over de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de beperking ervan die zijn neergelegd in Hoofdstuk 3 van Titel 3 (art. 4.20 e.v.). Het besproken “onbeperkte” karakter van de aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars doet zoals vermeld geen afbreuk aan de algemene scheepvaartrechtelijke beperking van aansprakelijkheid waarop scheepseigenaars zich kunnen beroepen<sup>227</sup>.

## B.16. ARTIKEL 4.16. BESCHIKKING OVER SCHEEPSAANDELEN

### A) WETTEKST

#### **4.152.**

#### ***Artikel 4.16. Beschikking over scheepsaandelen***

#### **§ 1. Elke scheepsmede-eigenaar is bevoegd om over zijn scheepsaandelen te beschikken.**

<sup>224</sup> In Noorwegen is hoofdelijke aansprakelijkheid het principe, maar hier kan van worden afgeweken (Section 202 van het Maritiem Wetboek).

<sup>225</sup> PG Boek 8 NBW, 249.

<sup>226</sup> Vgl. Japikse, 349, nr. 764.

<sup>227</sup> Zie *supra*, nr. 4.149.

**§ 2. De scheepsmede-eigenaar blijft gehouden tot de schulden ontstaan voor de inschrijving van de vervreemding van zijn scheepsaandelen.**

B) TOELICHTING

**4.153.** De hier bevestigde vrij beschikbaarheid over het scheepsaandeel strookt met het gemeen recht inzake mede-eigendom<sup>228</sup>. Het is blijkbaar internationaal gangbaar dat een scheepsmede-eigenaar zijn scheepsaandeel kan verkopen of er anderszins over kan beschikken, bijv. door er een hypotheek op te vestigen (zie § 503 HGB en art. 22 en 24 van de Franse *Loi n° 67-5*<sup>229</sup>). Niettegenstaande het nagenoeg volledige stilzwijgen van de Zeewet<sup>230</sup>, is dit volgens een bepaalde strekking trouwens huidig Belgisch recht<sup>231</sup>. Gezaghebbende auteurs als Smeesters en Winkelmolen verdedigden nadrukkelijk een verbod van hypothekering van een scheepsaandeel; de wet houdt overigens geen voorschriften in voor het geval van executie op het scheepsaandeel<sup>232</sup>. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geen wettelijk raamwerk voor de hypothekering van een scheepsaandeel verschaft en wordt deze hypothekering dan ook niet mogelijk geacht. De tegenovergestelde oplossing stuit op het gevaar dat de schuldeiser van één enkele scheepsmede-eigenaar de verkoop van het schip zou kunnen uitlokken of de kredietfunctie van het schip als dusdanig zou aantasten. Het is onnodig uitdrukkelijk te bepalen dat op een scheepsaandeel geen scheepshypotheek kan worden gevestigd. Dit volgt immers reeds uit de limitatieve omschrijving van het voorwerp van de scheepshypotheek in het elders toegelichte artikel 3.54<sup>233</sup>.

**4.154.** Ook de hier toegelichte bepaling is van aanvullend recht. De scheepsmede-eigenaars kunnen hun samenwerking een *intuitu personae*-karakter verlenen door ook intrede en overdracht te onderwerpen aan voorwaarden, bijv. goedkeuring van de andere scheepsmede-eigenaars, of een meerderheid onder hen<sup>234</sup>.

**4.155.** Anders dan in het Duitse en het Franse recht (§ 503(2) HGB; art. 22, tweede lid van de Franse *Loi n° 67-5*), wordt door de voorgestelde bepaling geen goedkeuring van de andere scheepsmede-eigenaars vereist voor de verkoop van een scheepsaandeel die kan leiden tot een wijziging van de nationaliteit van het schip. In dit verband wordt verwezen naar de toelichting bij de in artikel 4.6 opgenomen meerderheidsregel.

B.17. ARTIKEL 4.17. GEDWONGEN OVERNAME VAN SCHEEPSAANDELEN

A) WETTEKST

**4.156.**

***Artikel 4.17. Gedwongen overname van scheepsaandelen***

**De ontslagen gezagvoerder, de ontslagen schepeling en de quiratair scheepsbeheerder waarvan de lastgeving werd beëindigd hebben, wanneer zij zelf scheepsmede-eigenaar**

<sup>228</sup> Zie art. 577-2, § 4 B.W.

<sup>229</sup> In Noorwegen is hypothekering van een scheepsaandeel niet mogelijk: zie Section 113 van het Noors Maritiem Wetboek alsmede Falkanger-Bull-Brautaset, 151.

<sup>230</sup> Zie enkele indicaties pro hypothekeerbaarheid in art. 57, laatste lid en 69 Zeewet.

<sup>231</sup> Zie o.m. Rb. Antwerpen 20 maart 1969, *RHLA* 1969, 340; De Smet I, 40, nr. 29.

<sup>232</sup> Smeesters-Winkelmolen I, 26-29, nr. 12; vgl. De Decker, 18, nr. 35.

<sup>233</sup> Zie Blauwboek 3.

<sup>234</sup> Vgl. Vialard, 285, nr. 333.

**zijn, het recht om hun scheepsaandelen aan de andere scheepsmede-eigenaars over te dragen tegen betaling van hun waarde. Zij dienen daarom te verzoeken binnen de maand nadat hun aanstelling of lastgeving werd beëindigd. Behoudens afwijkende overeenkomst, nemen de andere scheepsmede-eigenaars de betrokken scheepsaandelen over naar evenredigheid met de scheepsaandelen die hen voordien reeds toebehoorden; de overdrager kan zich echter niet verzetten tegen een overname door één enkele scheepsmedeëigenaar. Bij gebrek aan overeenstemming binnen de maand worden de waarde en de nadere voorwaarden van de overdracht bepaald door de rechter.**

#### B) TOELICHTING

**4.157.** De voorgestelde bepaling is een herformulering van artikel 55 Zeewet, waarbij rekening is gehouden met de corresponderende regelingen in de Franse en de Nederlandse wetgevingen (art. 23 *Loi n° 67-5*; art. 8:170 NBW). De nieuwe regeling geldt niet alleen voor de ontslagen gezagvoerder, maar ook voor elke ontslagen schepeling<sup>235</sup> en voor de quiratair scheepsbeheerder waarvan het mandaat werd beëindigd. Er is geen aanleiding om de suppletieve regeling ook te laten gelden voor het geval waarin de arbeidsovereenkomst van de gezagvoerder of de schepeling uit een andere oorzaak werd beëindigd (bijv. door het enkele verstrijken van de duurtijd ervan of door ontslag gegeven door de werknemer). Niets belet uiteraard dat dergelijke verruiming contractueel wordt overeengekomen.

Vergeleken met de huidige bepaling benadrukt de nieuwe tekst voorts dat de andere scheepsmede-eigenaars verplicht zijn de betrokken scheepsaandelen over te nemen. Indien slechts één van de overblijvende scheepsmede-eigenaars bereid is om de scheepsaandelen over te nemen, moet de scheepsmede-eigenaar waarvan de aanstelling is geëindigd daar genoeg mee nemen, op voorwaarde, uiteraard, dat de normale waarde wordt vergoed. De overdrager kan zich alleen tot de rechtbank wenden wanneer niemand bereid is om de aandelen vrijwillig over te nemen. De rechter zal de andere mede-eigenaars dan dwingen en de nadere modaliteiten bepalen. In geval van rechterlijke tussenkomst kan zo nodig uiteraard nog steeds een beroep worden gedaan op deskundigen. Dit dient echter niet uitdrukkelijk in de wet bepaald te worden.

**4.158.** Er wordt niet voor geopteerd om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een algemene bepaling op te nemen over de verhouding tussen het hier voorgestelde Hoofdstuk over scheepsmede-eigendom enerzijds, en Titel 4 betreffende het statuut van gezagvoerders en schepelingen anderzijds. Hoewel het kan voorkomen dat een gezagvoerder of schepeling tegelijk scheepsmede-eigenaar is, zijn de gevallen heden ten dage allicht eerder beperkt in aantal. Ten tweede bestaat er tussen de bedoelde twee rechtsregelingen in principe geen overlapping of conflict. Ten derde komen algemene bepalingen over de verhouding tussen de twee rechtsregimes blijkbaar evenmin voor in buitenlandse wetgeving.

**4.159.** Er is evenmin aanleiding om in de suppletieve regeling van het Belgisch Scheepvaartwetboek een regeling op te nemen die minderheidsscheepsmede-eigenaars het recht geeft hun aandelen aan de meerderheid over te dragen wanneer zij het met bepaalde beslissingen niet eens zijn. Dergelijke regeling komt o.m. voor in de Duitse en de Nederlandse wetgeving (§ 501 HGB; art. 8:174 NBW). Vooreerst holt dergelijke *abandon*-regeling<sup>236</sup> het meerderheidsbeginsel van artikel 4.6 verregaand uit: te vrezen valt dat de eigendoms- en beheerstructuur van het schip door een uittredingsmogelijkheid te onstabiel zou worden. Ten tweede is dergelijke regel internationaal niet algemeen. Ten derde worden de belangen van de minderheid reeds door andere bepalingen beschermd (zie o.m. art. 4.7, 4.13 en 4.17). Ten vierde

<sup>235</sup> Voor de definitie van deze term, zie Blauwboek 5.

<sup>236</sup> Opgave of afstand van het scheepsaandeel wordt *abandon* genoemd in de Duitse rechtsleer: zie Rabe, 213, nr. 1.

is een algemeen geldende wettelijke bepaling van de gevallen waarin dergelijk overdrachtsrecht kan worden uitgeoefend moeilijk uit te werken; wensen partijen dergelijke regeling af te spreken, dan passen zij ze beter ineens aan de concrete omstandigheden van hun exploitatie aan. Ten vijfde en ten overvloede moet worden opgemerkt dat de mogelijkheid van afstand van mede-eigendom ook naar gemeen recht omstreden, minstens onduidelijk is<sup>237</sup>.

#### B.18. ARTIKEL 4.18. BEËINDIGING VAN SCHEEPSMEDE-EIGENDOM

##### A) WETTEKST

4.160.

#### ***Artikel 4.18. Beëindiging van scheepsmede-eigendom***

**§ 1. Scheepsmede-eigendom wordt beëindigd door:**

**1° vrijwillige verkoop van het schip, waartoe werd besloten met toepassing van de meerderheidsregel bedoeld in artikel 4.6;**

**2° verkoop ingevolge een rechterlijke beschikking verleend overeenkomstig § 2;**

**3° gedwongen verkoop;**

**4° vereniging van alle scheepsaandelen in één hand;**

**5° verkrijgende verjaring overeenkomstig artikel 3.8;**

**6° abandonnement, prijsmaking, verbeurdverklaring en andere wijzen van gedwongen eigendomsovergang geregeld door of krachtens bijzondere wetten;**

**7° tenietgaan van het schip;**

**8° oprichting door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars van een vennootschap of rechtspersoon die met het beheer van het schip wordt belast of de eigendom ervan overneemt.**

**§ 2. Wanneer het normale gebruik van het schip blijvend wordt gehinderd ingevolge staking van stemmen, een ernstige niet-nakoming door een andere scheepsmede-eigenaar van zijn verplichtingen of andere ernstige omstandigheden, kan op verzoek van een scheepsmede-eigenaar een rechterlijke beschikking worden verleend waarbij de verkoop van het schip wordt bevolen en waarbij de wijze van verkoop wordt bepaald.**

##### B) TOELICHTING

**4.161.** Het eerste geval waarin de scheepsmede-eigendom wordt beëindigd, is de vrijwillige verkoop van het schip. Hiertoe kan slechts worden besloten met toepassing van de gewone meerderheidsregel neergelegd in artikel 4.6. Dit wijkt af van de huidige, uit de *Code de commerce* overgenomen wettelijke regel die zegt dat de veiling van het schip slechts kan worden toegestaan op vordering van de eigenaars die samen de helft van alle scheepsaandelen vertegenwoordigen, tenzij bij geschrifte het tegendeel bedongen is (art. 57, derde lid Zeewet). Deze laatste regel was op zijn beurt een afwijking van het in artikel 815 B.W. neergelegde gemeen recht. Smeesters en Winkelmolen preciseerden dat een verkoop bij opbod zonder rechterlijke machtiging niet mogelijk is dan met unanieme toestemming van alle scheepsmede-eigenaars<sup>238</sup>. De huidige bepaling laat uiteraard *a fortiori* toe dat een meerderheid de veiling vraagt, maar in elk geval is een rechterlijke tussenkomst nodig. Indien de rechterlijke toelating slechts wordt gevraagd door de

<sup>237</sup> Zie Vandenbergh, H. en Snaet, S., *Zakenrecht, Zakenrecht. Boek III Mede-eigendom*, Antwerpen, Kluwer, 1997, 60-63.

<sup>238</sup> Smeesters-Winkelmolen I, 30, nr. 14.



helpt, zal de rechter de opportuniteit van de veiling moeten onderzoeken, want het feit dat slechts de helft er voorstander van blijkt, duidt op twijfel<sup>239</sup>.

Reeds Danjon stelde vast dat de meerderheid van de wetgevingen de zonet besproken, ook in de Belgische Zeewet overgenomen regel van de *Code de commerce* hadden verlaten en de verkoop onderwierpen aan een gewone meerderheidsbeslissing<sup>240</sup>. De hier voorgestelde regel dat tot verkoop kan worden besloten bij meerderheidsbeslissing geldt onder het huidige Franse recht (art. 27 *Loi n° 67-5*) en voorts o.m. in Duitsland (§ 506 HGB). Een rechterlijke tussenkomst is niet meer nodig. De individuele scheepsmede-eigenaar kan bovendien steeds overgaan tot verkoop van zijn eigen scheepsaandeel overeenkomstig artikel 4.16<sup>241</sup>.

**4.162.** De mogelijkheid van een door de rechter bevolen verkoop blijft behouden voor het geval waarin het normale gebruik van het schip blijvend wordt gehinderd door de ernstige niet-nakoming door een andere scheepsmede-eigenaar van zijn verplichtingen of door andere ernstige omstandigheden. Analoge regelingen zijn o.m. te vinden in de Franse<sup>242</sup>, Nederlandse en Noorse<sup>243</sup> wetgevingen (art. 13 *Loi n° 67-5*, art. 8:173 NBW resp. Section 116 van het Maritiem Wetboek). Een vergelijkbare oplossing werd ook verdedigd door oudere Belgische rechtsleer<sup>244</sup>, die daartoe, zij het op basis van een betwistbare<sup>245</sup> analogie, verwees naar het dwingendrechtelijke artikel 1871 B.W. dat betrekking had op vennootschappen<sup>246</sup> en dat thans is overgenomen in artikel 45 Wb. Venn.

**4.163.** De hier voorgestelde regelingen komen enigszins tegemoet aan de tijdens de eerste publieke consultatie door BVZ geuite wens om de uittredingsmogelijkheid voor geminoriseerde scheepsmede-eigenaars te versoepelen<sup>247</sup>.

**4.164.** In overeenstemming met huidig Belgisch recht<sup>248</sup> en buitenlandse recht<sup>249</sup> gaat scheepsmede-eigendom niet teniet door overlijden of faillissement van een scheepsmede-eigenaar, en evenmin door onbekwaamverklaring of kennelijk onvermogen. Scheepsmede-eigendom wordt normaal immers niet gekenmerkt door een *intuitus personae*. Opzegging of uitsluiting van een scheepsmede-eigenaar is evenmin denkbaar. Dit laatste is zelfs uitdrukkelijk bepaald in de Duitse wetgeving (§ 505(3) HGB<sup>250</sup>). Daar ten onzent het accent ligt op de zakenrechtelijke mede-eigendomssituatie en het vennootschapskarakter sterk op de achtergrond blijft, is er geen aanleiding dergelijke bepaling in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen.

---

<sup>239</sup> Zie hierover helder Danjon I, 327-332, nrs. 202-205.

<sup>240</sup> Danjon I, 327, nr. 203.

<sup>241</sup> Smeesters-Winkelmolen I, 30, nr. 14.

<sup>242</sup> Zie desbetreffend ook nog Beaucourt, C., “De la copropriété des navires et de sa réforme par le statut de la loi n° 67-5 du 3 Janvier 1967 (suite et fin)”, *DMF* 1967, (707), 712-713.

<sup>243</sup> De Noorse rechtsleer vat de regeling samen door te stellen dat ze het mogelijk maakt “to buy out a partner who, to put it simply, has become difficult to co-operate with or who has acted improperly” (Falkanger-Bull-Brautaset, 151).

<sup>244</sup> Smeesters-Winkelmolen I, 30, nr. 14; vgl. Danjon I, 332, nr. 206; Ripert I, 689, nr. 795.

<sup>245</sup> Vgl., voor Frankrijk, Beaucourt, C., “De la copropriété des navires et de sa réforme par le statut de la loi n° 67-5 du 3 Janvier 1967 (suite et fin)”, *DMF* 1967, (707), 713.

<sup>246</sup> De bepaling luidde:

*De ontbinding van vennootschappen, voor een bepaalde tijd aangegaan, kan door een van de vennoten vóór de afloop van de overeengekomen tijd niet gevorderd worden, dan indien daartoe wettige redenen bestaan, zoals wanneer een andere vennoot zijn verplichtingen niet nakomt, of wanneer een aanhoudende kwaal hem ongeschikt maakt voor de zaken van de vennootschap, of in andere soortgelijke gevallen, waarvan de wettigheid en de ernst aan de beoordeling van de rechters worden overgelaten.*

<sup>247</sup> Zie *supra*, nr. 4.60.

<sup>248</sup> Smeesters-Winkelmolen I, 30, nr. 14.

<sup>249</sup> Vgl. o.m. art. 8:182 NBW; Bonassies-Scapel, 187, nr. 261; Danjon, 324-325, nr. 201; Japikse, 274, nr. 530.

<sup>250</sup> Zie over desbetreffende meningsverschillen Rabe, 223-224, nrs. 6-9.

In de plaats is, zoals uiteengezet, wel de wegens bijzondere omstandigheden rechterlijk bevolen verkoop mogelijk gemaakt.

**4.165.** De beëindiging van de scheepsmede-eigendom door tenietgaan van het schip en vereniging van alle scheepsaandelen in één hand is evident; ter zake kan bijv. worden verwezen naar het Duitse recht<sup>251</sup>. Anders dan in dat laatste recht<sup>252</sup>, is langdurige oplegging van het schip niet relevant: dit is andermaal te verklaren door het feit dat het Belgische rechtsregime het accent legt op de zakenrechtelijke situatie en niet op de samenwerking met het oog op een economische exploitatie. De onmogelijkheid van eenzijdige afstand werd reeds becommentarieerd bij het vorige artikel<sup>253</sup>.

#### B.19. ARTIKEL 4.19. VERJARING

##### A) WETTEKST

**4.166.**

##### *Artikel 4.19. Verjaring*

**§ 1. Vorderingen tussen scheepsmede-eigenaars in verband met de scheepsmede-eigendom verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de scheepsmede-eigendom, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.**

**§ 2. Vorderingen tussen scheepsmede-eigenaars en quiratair scheepsbeheerders in verband met de scheepsmede-eigendom verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de lastgeving, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.**

**§ 3. Regresvorderingen van en tegen scheepsmede-eigenaars en quiratair scheepsbeheerders in verband met de scheepsmede-eigendom, kunnen, ook na de in de § 1 en 2 bedoelde termijnen, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.**

##### B) TOELICHTING

**4.167.** De Zeewet bepaalt in verband met scheepsmede-eigendom geen enkele bijzondere verjaringstermijn. In de hier voorgestelde regel wordt aangesloten bij de algemene optie om de zeerechtelijke verjaringstermijnen in het Belgisch Scheepvaartwetboek zoveel als mogelijk te harmoniseren tot twee jaar<sup>254</sup>. Bij de formulering is mede rekening gehouden met de voorgestelde nieuwe verjaringsregeling ter zake van scheepsagentuur en met het bestaande artikel 26 van de Wet van 13 april 1995 betreffende de handelsagentuurovereenkomst<sup>255</sup>. Er is voorrang gegeven aan de wenselijkheid van consistentie doorheen het wetboek en van voorspelbaarheid en rechtszekerheid boven de voor bepaalde situaties mogelijk relevante overweging dat een langere termijn (bijv. vijf jaar onder art. 8:1770 NBW) niet aanzet tot onmiddellijke rechtsprocedures en de verderzetting van de samenwerking meer kansen zou kunnen geven.

<sup>251</sup> Rabe, 224, nr. 2-3.

<sup>252</sup> *Ibid.*, 224, nr. 4.

<sup>253</sup> Zie *supra*, nr. 4.159.

<sup>254</sup> Zie Blauwboek 1, 184-185, nrs. 1.222-1.224.

<sup>255</sup> Zie Blauwboek 7.

## 4. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR

### A. HUIDIGE REGELING

#### A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

**4.168.** Zoals hierboven vermeld<sup>256</sup>, bevat Titel II van de Zeewet, die het opschrift “Eigenaar en bemanning van zeeschepen” draagt, een Hoofdstuk I dat is gewijd aan “Scheepseigenaars”. Bedoeld Hoofdstuk regelt zowel de grondslag van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, als de beperking ervan. In dit onderdeel wordt het eerste aspect behandeld; het tweede wordt verderop in dit Blauwboek<sup>257</sup> gezien.

Bedoeld Hoofdstuk van de Zeewet regelt de grondslag van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in het centrale artikel 46, dat het eerste artikel is in de Afdeling I, die het opschrift “Aansprakelijkheid van scheepseigenaars” draagt en wegens zijn centrale rol in het geheel van de scheepvaartwetgeving, hieronder nogmaals<sup>258</sup> wordt aangehaald:

*§ 1. Iedere scheepseigenaar is persoonlijk aansprakelijk voor zijn eigen handelingen, verzuimen of verbintenissen.*

*§ 2. De scheepseigenaar is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van de kapitein en staat in voor de verbintenissen door deze aangegaan in het uitoefenen van zijn dienst.*

*§ 3. De scheepseigenaar is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van de bemanning, van de loods en van andere als dusdanig werkzaam zijnde aangestelden, in het uitoefenen van hun respectieve dienst.*

*§ 4. Artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is van toepassing op de persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden van de scheepseigenaar of hulpverlener voor schade, bij de uitvoering van hun arbeidsovereenkomst in dienst van het schip, toegebracht aan de scheepseigenaar of aan derden.*

De bijhorende wetsbepalingen betreffende de aansprakelijkheidsbeperking zijn hierboven reeds aangehaald<sup>259</sup>.

In Afdeling VI, die het opschrift “Algemene bepalingen” draagt, komt de volgende belangrijke, eveneens reeds aangehaalde<sup>260</sup> bepaling voor:

Artikel 54

*De termen "scheepseigenaar" en "hulpverlener" moeten worden verstaan in de betekenis die ze hebben in artikel 1, 2° en 3° van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid voor zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976.*

**4.169.** I.v.m. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar ter zake van goederenvervoer moet voorts rekening worden gehouden met artikel 59 van de Zeewet, dat deel uitmaakt van het in dezelfde Titel opgenomen Hoofdstuk II over “De bemanning” en i.v.m. de kapitein het volgende bepaalt:

---

<sup>256</sup> Zie *supra*, nr. 4.45.

<sup>257</sup> Zie *infra*, nrs. 4.337 e.v.

<sup>258</sup> Voor de bepaling in de context van het integrale Hoofdstuk, zie *supra*, nr. 4.45.

<sup>259</sup> Zie nogmaals *supra*, nr. 4.45.

<sup>260</sup> Zie nogmaals *supra*, nr. 4.45.

*Hij is aansprakelijk voor de goederen waarvan hij het vervoer op zich neemt.  
Hij geeft van die goederen een ontvangstbewijs af.  
Dat bewijs wordt cognossement genoemd.*

**4.170.** De artikelen 47 t.e.m. 54 van de Zeewet vinden in beginsel slechts toepassing op zeeschepen in de zin van de Zeewet, zijnde vaartuigen van ten minste 25 ton, bestemd of gewoonlijk gebruikt voor personen- of goederenvervoer, visserij, sleepvaart of enige andere wintgevende scheepvaartverrichting ter zee. Artikel 10 van de Wet van 11 april 1989 “houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart”<sup>261</sup> bepaalt evenwel:

*De toepassing van de bepalingen van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, en van de artikelen 46 tot 54 van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt uitgebreid:*

*1° tot de zeeгаande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar van die vaartuigen is;*

*2° tot de zeeгаande vaartuigen ingezet voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek*<sup>262</sup>.

**4.171.** M.b.t. de binnenvaart bepaalt artikel 273 van de Zeewet:

*§ 1. Onder voorbehoud van de §§ 2 tot 4 zijn van toepassing op de binnenvaartuigen en op de vaartuigen en drijvende tuigen door de Koning daarmede gelijkgesteld:*

*1° de artikelen 1 tot en met 15, behalve artikel 6, § 5, van het Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid voor zeevorderingen, gesloten te Londen op 19 november 1976, verder LLMC-Verdrag genoemd.*

*Art. 2, § 1, litterae d en e, van het LLMC-Verdrag is van toepassing op de binnenvaartuigen en de daarmede gelijkgestelde vaartuigen en drijvende tuigen.*

*2° De artikelen 46, 48 tot 58 en 67 van dit Boek.*

*3° De artikelen 12 tot 14, 16 en 17 van de wet houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart.*

*§ 2. Voor de toepassing van § 1 wordt het begrip schip, waar het voorkomt in de aangeduide artikelen, vervangen door "binnenvaartuig".*

*§ 3. De aansprakelijkheidsgrenzen vermeld in de artikelen 6, §§ 1 en 4 en 7 van het LLMC-Verdrag, en de grondslag van de berekening van de aansprakelijkheidsbeperking worden vastgesteld door de Koning. De Koning is bevoegd om deze gegevens te allen tijde aan te passen, rekening houdend met de economische toestand.*

*§ 4. De vorderingen vermeld in artikel 2, § 1, litterae d en e van het LLMC-Verdrag omvatten mede de vorderingen van de overheid wegens de maatregelen en verrichtingen vermeld in artikel 14 van de wet vermeld in § 1, 3°.*

Uit voornoemde bepaling blijkt dat artikel 46 wél, maar artikel 59 van de Zeewet niet voor de binnenvaart geldt.

<sup>261</sup> W. 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de Zeevaart (BS 6 oktober 1989, err. BS 8 december 1990).

<sup>262</sup> Zie desbetreffend reeds Blauwboek 1, 90, nr. 1.81 alsook Blauwboek 3.

## A.2. BEOORDELING

### A) ALGEMENE KRITIEK

#### - OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

**4.172.** Ofschoon de huidige wettelijke regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar op een lange wetgevende voorgeschiedenis kan bogen, moet worden vastgesteld dat de desbetreffende bepalingen van de Zeewet geenszins bevrediging schenken.

De belangrijkste knelpunten kunnen worden gecatalogeerd als volgt:

- de gebrekkige wetgevende onderbouwing van de heersende leer inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar;
- aanhoudende interpretatieve controverses rond de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in rechtspraak en rechtsleer;
- de twijfelachtige theoretische onderbouwing van de heersende leer inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar;
- de rechtsonzekerheid rond de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar i.v.m. expediteurscognosementen en andere hedendaagse vervoerdocumenten;
- de onoverzichtelijkheid van het aansprakelijkheidsregime voor de binnenvaart;
- het – op het eerste gezicht althans problematische – ontbreken van een wettelijke IPR-regeling.

Deze knelpunten worden hieronder toegelicht.

#### - GEBREKKIGE WETGEVENDE ONDERBOUWING VAN DE HEERSENDE LEER INZAKE DE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR

**4.173.** Wat er ook de theoretische onderbouwing of beleidsmatige merites van zijn – beide aspecten komen hieronder nog aan bod<sup>263</sup> – de heersende Belgische leer inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wordt in de letter van de vigerende wettekst niet op adequate wijze vertaald, of vindt er maar twijfelachtige en alleszins onvoldoende expliciete steun in. Met het oog op de redactie van een nieuwe wetgeving is dit een uiteraard een fundamenteel knelpunt. Bovendien moet worden vastgesteld dat de wettekst herhaaldelijk werd bijgeschaafd, wat noopt tot relativering van de wel eens verdedigde stelling dat het om een historisch onwrikbare wettelijke regel gaat.

**4.174.** Het huidige artikel 46 van de Belgische Zeewet heeft inderdaad een lange wetgevende voorgeschiedenis, waarin de tekst herhaaldelijk belangrijke wijzigingen heeft ondergaan.

In de *Ordonnance de la marine* was o.m. bepaald:

*Les propriétaires de navires seront responsables des faits du maistre; mais ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bastiment et le fret* (L. II, Tit. VIII, art. 2).

In de *Code de commerce* werd de formulering als volgt:

*Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.*

*La responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret* (art. 216).

---

<sup>263</sup> Zie *infra*, nrs. 4.203 resp. 4.256.

Door de Belgische Wet van 19 juni 1855 “qui modifie l’article 216 du Code de commerce”<sup>264</sup> werd de volgende libellering vastgesteld:

*Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l’expédition.  
Il peut, dans tout les cas, s’affranchir de ces obligations, par l’abandon du navire et du fret.  
[...] (enig art.).*

Deze wijziging was geïnspireerd door een analoge Franse Wet van 14 juni 1841.

In de Zeewet van 1879 werd een vrijwel identieke formulering opgenomen:

*Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l’expédition.  
Il peut, dans tout les cas, s’affranchir de ces obligations par l’abandon du navire et du fret.  
[...] (art. 7).*

In de Zeewet van 1908 figureerde de volgende bepaling:

*Elke eigenaar van een schip is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van den kapitein en staat in voor de verbintenissen, door dezen laatste aangegaan in de uitoefening van zijne bediening; hij is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van het scheepsvolk en van de aangestelden, die als zoodanig werkzaam zijn, in de uitoefening van hunne wederzijdsche bedieningen.  
Hij kan zich, in alle gevallen, door afstand van het schip en van de vracht, vrijmaken van deze verplichtingen alsmede van de kosten en vergoedingen verschuldigd wegens het uit den nood helpen of redden (art. 46).*

Bij de Wet van 28 november 1928, waardoor de Zeewet in overeenstemming werd gebracht met het Aansprakelijkheidsverdrag 1924<sup>265</sup>, werd de volgende tekst vastgesteld:

*Iedere eigenaar van een schip is persoonlijk aansprakelijk voor zijn eigen handelingen, verzuimen of verbintenissen; hij is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van den kapitein en staat in voor de verbintenissen, door laatstgenoemde aangegaan in de uitoefening van zijnen dienst; hij is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van het scheepsvolk en van de als dusdanig werkzaam zijnde aangestelden in de uitoefening van hunne respectieve diensten (art. 46, § I).*

De regeling m.b.t. de beperking van aansprakelijkheid werd opgenomen in de afzonderlijke tweede paragraaf van het artikel 46, die hier buiten beschouwing kan blijven.

De hierboven reeds aangehaalde, heden vigerende versie van artikel 46 van de Zeewet<sup>266</sup> werd vastgesteld bij de eveneens al vermelde<sup>267</sup> Wet van 11 april 1989.

**4.175.** Uit de historische evolutie van de wettekst blijkt dat de wettelijke regeling aanvankelijk slechts in een gehoudenheid van de scheepseigenaar wegens daden van de kapitein voorzag. Vervolgens werd gepreciseerd dat deze aansprakelijkheid alleen geldt *op burgerlijk vlak*, derhalve

---

<sup>264</sup> BS 22 juni 1855.

<sup>265</sup> W. 28 november 1928 “ten doel hebbende de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen in zake cognossementen, geteekend te Brussel op 25 Augustus 1924” (BS 11 januari 1929).

<sup>266</sup> Zie de tekst *supra*, nr. 4.168.

<sup>267</sup> Zie *supra*, nr. 4.170.

niet op strafrechtelijk vlak<sup>268</sup>. Daarna werd – ofschoon dat reeds eerder door rechtspraak en rechtsleer werd aangenomen<sup>269</sup> – in de wet bepaald dat de scheepseigenaar ook instaat voor de door de kapitein aangegane *contractuele* verbintenissen. Nog later werd de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar *voor de daden van de bemanning* geëxpliciteerd<sup>270</sup>. Ten slotte werd, op wetgevingstechnisch gebrekkige wijze<sup>271</sup>, een regeling betreffende de *persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden* van de scheepseigenaar toegevoegd.

Het minste wat men hieruit kan concluderen is dat de huidige wettelijke regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar geenszins een onveranderlijk, onwrikbaar historisch gegeven is, maar dat er sinds 1681 in feite onafgebroken aan werd gesleuteld. Het basisprincipe van de gehoudenheid van de scheepseigenaar is daarbij wel onaantast gebleven, en in feite stelselmatig verfijnd zoniet uitgebreid.

**4.176.** Alvorens de heersende Belgische leer inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te toetsen aan de huidige wetteksten, past het de inhoud van deze leer te schetsen en de belangrijkste cassatie-arresten in herinnering te brengen.

**4.177.** Voor een goed begrip weze hier vooreerst de integrale bespreking van de leer aangehaald die R. en S. Roland en Huybrechts naar voren schoven in hun gezaghebbend “Overzicht van rechtspraak” over scheepvaartrecht uit 1976<sup>272</sup>:

*Het beginsel van de zakelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wordt thans niet meer betwist: zo stellen de cognoscentshouders de averijvordering tegelijkertijd in tegen de zeevervoerder en de scheepseigenaar, – zonder dat deze laatste de exceptie van niet-toelaatbaarheid nog voordraagt. De principes die reeds in de rechtspraak van 1960-1967 duidelijk naar voren kwamen, zijn thans gemeen goed geworden.*

*[...]*

*Het beginsel van de zakelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar werd vastgelegd in artikel 46, § I van de Zeewet: “Hij (de scheepseigenaar) is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van de kapitein en staat in voor de verbintenissen door laatstgenoemde aangegaan in de uitoefening van zijn dienst”.*

*De aansprakelijkheid wortelt in de eigendom zelf van het schip. De begrippen van het burgerlijk wetboek bieden in dit verband geen houvast (mandaat, aanstelling...). De regel van de gebondenheid van de scheepseigenaar kan niet thuis gebracht worden in het verbintenissenrecht of in het zakelijk recht, de summa divisio van het burgerlijk recht ! Deze categoriën [sic] bieden inderdaad geen verklaring voor de regel luidens welke de scheepseigenaar gebonden is door de contracten (juridische daden) die de kapitein sluit en door de aquiliaanse fouten (materiële daden) die deze pleegt, – zelfs wanneer de eigenaar zijn schip vervoert (d.i. verhuurd) heeft en al staat de kapitein onder het bevel van de vervoerder-bevrachter.*

*Het in artikel 46, § I belichaamd beginsel der redersaansprakelijkheid is erfgoed van Colberts beroemde Ordonnance de la Marine die in 1681 werd uitgevaardigd en op heel ons scheepvaartrecht haar stempel heeft gedrukt (zie Smeesters en Winkelmolen, Droit Maritime et fluvial, deel I, nr. 94).*

*Het gaat hier om een “zakelijke aansprakelijkheid”, zoals deze rechtsfiguur door rechtsleer en rechtspraak gedoopt werd (Smeesters en Winkelmolen, o.c., nr. 95; Brussel, 12 maart 1971, R.H.Antw., 1971, 27).*

<sup>268</sup> Zie o.m. Jacobs I, 84, nr. 57; Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navires*, Brussel, Larcier, 1910, 59-60.

<sup>269</sup> Zie o.m. Jacobs I, 84, nr. 57.

<sup>270</sup> Vgl. reeds Jacobs I, 85, nr. 58; zie ook Ripert I, 669, nr. 773.

<sup>271</sup> Zie Blauwboek 5.

<sup>272</sup> Vgl. reeds Roland-Huybrechts, 460-463, nr. 1.

De uitdrukking “zakelijke aansprakelijkheid” is bijzonder adequaat daar zij zowel de zakelijke als de verbintenissenrechtelijke aard van de gebondenheid van de scheepseigenaar belicht.

Tenslotte zij herhaald dat het voorwerp van de zakelijke aansprakelijkheid zowel het contractueel als het aquiliaans gebied bestrijkt. Zo zal de eigenaar van een aanvarend schip door het slachtoffer van de aanvaring op grond van artikel 1382 e.v. B.W. aangesproken worden. Zo zal de ontvanger van beschadigde goederen niet enkel de vervoerder (uitgever van het cognossement) kunnen dagvaarden maar eveneens de scheepseigenaar, niens aansprakelijkheid dan in het licht van dezelfde wets- en contractsbepalingen zal moeten beoordeeld worden als die van de vervoerder-bevrachter (bv. Haagse regels, Belgische bevrachtingswet, charterpartijen... al naargelang van het geval) : het cognossement gaat inderdaad steeds uit van de kapitein, zodat de scheepseigenaar krachtens artikel 46 gebonden is.

De reikwijdte van het beginsel der zakelijke aansprakelijkheid kan aan de hand van de rechtspraak bepaald worden:

1) de wijze waarop het schip vervracht werd (tijds- of reisbevrachting; met of zonder overgave van rederschap), doet niets terzake (Brussel, 25 januari 1968, R.H.Antw., 1968, 226; Brussel, 4 oktober 1968, R.H.Antw., 1968, 453; Hrb. Antwerpen, 25 maart 1969, R.H.Antw., 1969, 268).

2) artikel 46 behoort niet tot het dwingend recht of tot de openbare orde : de partijen mogen er van afwijken; maar dergelijke overeenkomst moet natuurlijk tegenstelbaar zijn aan de cognossementshouder; duidelijkheidshalve kunnen wij hier twee gevallen onderscheiden:

— de charterpartij gesloten tussen de scheepseigenaar en de vervoerder bevat een clause die van artikel 46 afwijkt : het behoeft wel geen betoog dat deze charterpartij voor de cognossementshouder (derde houder of geen derde houder) een res inter alios acta vormt en hem dus niet tegenstelbaar is (Brussel, 12 maart 1971, R.H.Antw., 1971, 27 en bovengeciteerde rechtspraak); dergelijke bedingen bepalen wie (eigenaar of zeevervoerder ?) de gevolgen van de ladingschade uiteindelijk zal moeten dragen; zo zal de scheepseigenaar de zeevervoerder tot vrijwaring kunnen roepen, of omgekeerd; ten opzichte van de ontvanger blijven zij beiden echter solidair tot schadevergoeding gehouden; dat het cognossement naar de charterpartij verwijst doet hier geen afbreuk aan (impliciet. Brussel, 4 oktober 1968, R.H.Antw., 1968, 453);

— de charterpartij waarin de van artikel 46 afwijkende clause voorkomt, werd gesloten tussen de vervoerder en de ladingbelanghebbenden (bv. de verkoper of de koper van de goederen); het komt er dan op aan te weten of de cognossementshouder derde houder is of niet, — vraag die in nr. 73 van dit overzicht wordt behandeld; is de ontvanger derde houder van het cognossement, dan heeft hij niets uitstaande met de charterpartij en is hij er niet door gebonden; heeft hij die hoedanigheid echter niet, dan kan hij de tegenstelbaarheid van de charterpartij natuurlijk niet betwisten.

Volledigheidshalve willen wij opmerken dat de cognossementshouder wel gebonden is indien de van artikel 46 afwijkende charterpartij-clause in het cognossement gereproduceerd wordt; een gewone verwijzing naar een charterpartij volstaat echter niet (Brussel, 4 oktober 1968, R.H.Antw., 1968, 453). Een vonnis van de Antwerpse rechtbank van koophandel lost een vrij moeilijk probleem om. De laatste bevrachter stelde zowel de verrachter als de scheepseigenaar aansprakelijk voor schade die haar oorzaak vond in slechte stuwning. De tegen de verrachter ingestelde eis steunde op de charterpartij, de tegen de scheepseigenaar aangespannen rechtsvordering daarentegen op artikel 46 van de Zeewet. De rechtbank oordeelde dat de scheepseigenaar zich ten onrechte beriep op de charterpartij die hijzelf met de hoofdbevrachter gesloten had en luidens welke deze laatste verantwoordelijkheid droeg voor de stuwning; voor de laatste bevrachter zijn deze bedingen immers res inter alios acta; maar vanzelfsprekend werd aan de scheepseigenaar het recht toegekend tegen de hoofdbevrachter regres uit te oefenen (Hrb. Antwerpen, 28 juni 1973, R.H.Antw., 1973, 273).

3) het cognossement wordt steeds vermoed door de kapitein getekend te zijn, zelfs indien het niet door hemzelf of niet in zijn naam getekend is (Brussel, 12 maart 1971, R.H.Antw., 1971, 27); in de praktijk worden de cognossementen inderdaad dikwijls door de scheepsagent getekend “for the master” of “for the carrier” (zie bv. Hrb. Antwerpen, 4 september 1973, R.H.Antw., 1973, 360); deze regel stoelt o.m. op artikel 59 van de Zeewet (“Hij is verantwoordelijk voor de koopwaren waarmede hij zich belast. Hij levert daarvan een erkenning af. Deze erkenning wordt cognossement genoemd”); zelfs indien



*hij krachtens een charterpartij onder het bevel van de vervoerder-bevrachter staat, zelfs indien hij door deze laatste werd aangesteld, blijft de kapitein ten aanzien van derden immers de wettelijke vertegenwoordiger van de scheepseigenaar en is hij het “instrumentum” van de zakelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar; de juridische techniek die aan de grondslag ligt van artikel 46, § I, al. 2 postuleert de tussenkomst van de kapitein (Cass. 7 maart 1958, Pas., 1958, I, 748); ten aanzien van de uit het cognossement voortvloeiende verplichtingen is deze voorwaarde steeds vervuld (Overzicht rechtspraak, 1960-1967, T.P.R., 1968, 46)<sup>273</sup>.*

**4.178.** In zijn proefschrift over scheepsbeslag uit 1988 schetst Delwaide de heersende leer en zijn historische achtergrond zijnerzijds als volgt:

*Hoewel de aansprakelijkheid “in rem” naar onze mening in België niet bestaat, is het juist dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wortelt in de eigendom van het schip.*

*De oorsprong van deze aansprakelijkheid schijnt te liggen in de omstandigheden die eigen waren aan de scheepvaart van vroeger. Wanneer de eigenaar zelf niet meer meevaarde en hij een kapitein had aangesteld, moest deze aangestelde noodzakelijkermijze over zeer verregaande bevoegdheden beschikken. Hij was zonder contact met de thuishaven en diende alle beslissingen te nemen ten behoeve van de bemanning, de passagiers en de lading. In het buitenland kende men de scheepseigenaar niet. Men kende slechts de kapitein. De solvabiliteit van de kapitein was echter dikwijls problematisch. Daarom is de gewoonte ontstaan dat de scheepseigenaar zich persoonlijk gebonden achtte door de handelingen die de kapitein in het raam van zijn functies stelde buiten de thuishaven doch dat de scheepseigenaar deze aansprakelijkheid kon beperken tot het schip, de vracht en het toebehoren. De kapitein was de wettelijke vertegenwoordiger van de scheepseigenaar en de derden die buiten de thuishaven met de kapitein contracteerden, wisten dat zij het schip, de vracht en het toebehoren als onderpand van de verbintenissen die door de kapitein namens de eigenaar werden aangegaan, mochten beschouwen.*

*Het is daarom dat artikel 46 § 1 Zeewet, in navolging van artikel 7 van de wet van 21 augustus 1879, van artikel 216 “Code de Commerce” en van artikel 2, boek II, titel VIII van de “Ordonnance” van 1681 bepaalt dat de eigenaar aansprakelijk is voor de handelingen van de kapitein en dat hij instaat voor de verbintenissen die door de kapitein werden aangegaan in de uitoefening van zijn dienst.*

*De kapitein is de wettelijke vertegenwoordiger van het schip of zoals Ripert het uitdrukte: “Le capitaine représente le navire, le navire son propriétaire, ou plus exactement le navire est le signe visible que le capitaine est le représentant légal du propriétaire, sans que les tiers aient à rechercher de quelle façon le capitaine a été nommé”.*

*Ingevolge de evolutie van de moderne communicatietechnieken zijn een groot aantal handelingen die vroeger door de kapitein buiten de thuishaven werden gesteld, overgenomen door agenten van de rederij of van de bevrachters. Dezen hebben vaak de taak van de kapitein overgenomen.*

*De rechtspraak neemt nochtans aan dat wanneer dergelijke handelingen vallen binnen de wettelijke bevoegdheden van de kapitein, zij vermoed worden door de kapitein te zijn verricht, zelfs indien de facto gebleken is dat zij door een bevrachter of door een agent van de bevrachter werden uitgevoerd. Deze rechtspraak heeft zich de jongste jaren vooral sterk ontwikkeld op het vlak van het cognossement.*

*Terwijl in het “Peter Star” arrest het Hof van Cassatie nog bepaalde dat de enkele hoedanigheid van eigenaar niet volstond om de scheepseigenaar aansprakelijk te maken voor de door de bevrachter aangegane verbintenissen wijzigde het Hof van Cassatie deze rechtspraak in het “Stad Gent” arrest.*

*In dit arrest besliste het Hof van Cassatie zeer duidelijk:*

*“dat de kapitein, op grond van artikel 59 van de Zeewet, en da[n] ook de scheepseigenaar, krachtens artikel 46 § 1 van die wet, voorzeker aansprakelijk zijn voor de verbintenissen welke uit het cognossement voortvloeien, ongeacht of het cognossement door de tijdsbevrachter of dezes scheepsagent wordt uitgegeven”.*

*Thans is de rechtspraak eenstemmig van mening dat het cognossement dat wordt uitgegeven door een tijdsbevrachter of door een agent van de tijdsbevrachter, de scheepseigenaar bindt zelfs wanneer het*

<sup>273</sup> Roland-Huybrechts-Roland, 91-94, nr. 12.

*cognossement door de tijdsbevrachter of door zijn agent wordt uitgegeven. De scheepseigenaar blijft aansprakelijk zelfs indien de kapitein ingevolge de charterpartij onder de bevelen van de bevrachter is komen te staan.*

*Deze rechtspraak gaat er van uit dat de cognossementen steeds vermoed worden door de kapitein te zijn getekend.*

*De scheepseigenaar is dus voor het cognossement aansprakelijk, zelfs wanneer het door een agent van een bevrachter werd ondertekend en de kapitein volgens de bevrachtingsovereenkomst volledig onder de bevelen van de bevrachter wordt gesteld, ook in geval van rompbevrachting.*

*De Belgische rechtspraak past dus op zeer strikte wijze de regel toe volgens welke de kapitein de wettelijke vertegenwoordiger is van de scheepseigenaar en dat het vermoeden bestaat dat de met derden namens het schip gesloten overeenkomsten, afgesloten werden voor rekening van de scheepseigenaar. De derde heeft derhalve het recht zowel de feitelijke medecontractant als de scheepseigenaar (eventueel vertegenwoordigd door de kapitein) in rechte aan te spreken<sup>274</sup>.*

**4.179.** In het licht van bovenstaande schetsen van het vigerende recht past het integraal de visie van het Hof van Cassatie in herinnering te brengen.

In drie cassatie-arresten van 7 maart 1958<sup>275</sup> oordeelde het Hof in de volgende zin:

*Overwegende dat de gehele of beperkte aansprakelijkheid van de eigenaar van het schip voor zijn eigen verbintenissen of voor de verplichtingen voortvloeiende uit de overeenkomsten of de handelingen door de kapitein krachtens zijn wettelijke bevoegdheden gesloten of verricht, in de gevallen bedoeld bij de paragrafen I en II, 8°, van artikel 46 van de Zeewet, een handeling onderstelt hetzij van de eigenaar, hetzij van de kapitein of van iemand die hen vertegenwoordigt;*

*Dat de enkele hoedanigheid van eigenaar van het schip niet volstaat om deze aansprakelijk te maken voor de door de bevrachter aangegeven verbintenissen;*

In het aangehaalde, momenteel maatgevende “Stad Gent”-arrest van het Hof van Cassatie van 30 september 1977<sup>276</sup> valt i.v.m. aansprakelijkheid bij goederenvervoer het volgende te lezen:

*Overwegende dat de kapitein, op grond van artikel 59 van de Zeewet, en dan ook de scheepseigenaar, krachtens artikel 46, paragraaf 1, van die wet, voorzeker aansprakelijk zijn voor de verbintenissen welke uit het cognossement voortvloeien, ongeacht of het cognossement door de tijdsbevrachter of dezes scheepsagent wordt uitgegeven;*

*Overwegende echter dat, zo de kapitein, door het in ontvangst nemen van de door het cognossement gedekte goederen, erkent dat het cognossement in zijn naam of voor zijn rekening werd uitgegeven, zulks niet betekent dat hij daardoor aan de bevrachter, uitgever van het cognossement, of aan dezes scheepsagent mandaat verleent om, bij vastgestelde averij aan de vervoerde goederen, de kapitein, en dan ook de scheepseigenaar, ten opzichte van de ontvanger van de goederen te verbinden;*

*Overwegende dat daaruit volgt dat het arrest, hetwelk enkel een feitelijke omstandigheid inroept om zijn beslissing te gronden, met name de onwetendheid van de ontvanger van de goederen omtrent het feit of het schip al dan niet in tijdsbevrachting wordt geëxploiteerd en omtrent de werkelijke lastgever van de scheepsagent, zijn beslissing niet wettelijk verantwoordt;*

**4.180.** Hoe men de heersende rechtspraak en rechtsleer ten gronde ook moge beoordelen, feit is dat de huidige leer alleszins niet op adequate wijze in de vigerende wettekst wordt gereflecteerd.

---

<sup>274</sup> Delwaide SB, 137-139, nr. 128.

<sup>275</sup> Cass. 7 maart 1958 (drie arresten), AC 1958, 494, Pas. 1958, I, 494, JPA 1958, 394.

<sup>276</sup> Cass. 30 september 1977, AC 1978, 142, Pas. 1978, I, 128, RHA 1977-78, 429, RW 1977-78, 1048, Eur. Vervoerr. 1980, 199.

Dit blijkt uit de hieronder volgende vaststellingen.

**4.181.** Vooreerst geeft artikel 46 bij een eerste, oppervlakkige lezing de indruk slechts een – weliswaar aan het zeerecht aangepaste – parafrasering te zijn van de artikelen 1384 en 1998 B.W. betreffende de aansprakelijkheid van aanstellers resp. de gebondenheid van de lastgever. In realiteit ligt de belangrijkste hedendaagse betekenis van de bepaling in de eruit volgende wettelijke *mede-gebondenheid – in solidum* – van de scheepseigenaar met de primair aansprakelijke aansteller resp. lastgever. Door zijn redactie laat de wettekst deze zekerheidsfunctie niet in het minst vermoeden.

**4.182.** Artikel 46 van de Zeewet bepaalt niets over de hypothese waarin het schip in bevrachting is gegeven, en gaat zeker niet in op het in deze materie cruciale geval van een rompbevrachting. Het bepaalt ook niets voor het geval waarin de betrokken verbintenis niet door een actieve tussenkomst van de kapitein is tot stand gekomen. Zoals hieronder zal blijken, zijn dit heden ten dage twee veel voorkomende (probleem)gevallen.

**4.183.** Voorts regelt artikel 46 niets over de eigen aansprakelijkheid van de bevrachter. Uit eerdere debatten in de Franse rechtsleer<sup>277</sup> blijkt dat de bepaling zou kunnen worden gelezen als een exclusieve kanalisering van alle aansprakelijkheid naar de scheepseigenaar, *ter ontheffing* van de scheepsexploitant/niet-eigenaar, bijv. een rompbevrachter. Uiteraard is dergelijke uitsluiting van de normale eigen aansprakelijkheid van de reder/niet-eigenaar nooit het doel van de wetgever geweest, maar de wettekst laat wel ruimte voor een lezing in die zin. Het treft alleszins dat, na alle toevoegingen aan en verfijningen van de oorspronkelijke wetsbepaling uit 1681<sup>278</sup>, in de heden geldende wetsbepaling nog steeds niets over de aansprakelijkheid van de reder/niet-eigenaar wordt bepaald.

**4.184.** In hetzelfde verband dient te worden opgemerkt dat de wettekst niet mag worden gelezen alsof de reder-bevrachter die aansprakelijk is gesteld wegens handelingen en verbintenissen van de kapitein of de bemanning, tegen de scheepseigenaar regres kan uitoefenen<sup>279</sup>. Andermaal moet echter worden vastgesteld dat de wettekst dergelijke interpretatie geenszins uitsluit.

**4.185.** Een ander, daarmee onmiddellijk samenhangend hiaat in de wettekst is dat hij de onderlinge verhouding tussen de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en die van de scheepsexploitant/niet-eigenaar niet regelt. De inmiddels in vaste rechtspraak en rechtsleer verankerde keuze voor een aansprakelijkheid *in solidum* i.p.v. een hoofdelijke aansprakelijkheid<sup>280</sup> vindt in de wettekst niet het minste aanknopingspunt.

**4.186.** Voor de volledigheid moet ook worden vermeld dat er vroeger zelfs een strekking bestond in de zin dat de bedoelde wetsbepaling foutief is geredigeerd en dat zij moet worden geïnterpreteerd in lijn met het gemeen recht inzake de aansprakelijkheid van de aansteller voor zijn aangestelden, zodat alleen de werkelijke aansteller van de kapitein kan worden aangesproken, ook als die niet de eigenaar van het schip is<sup>281</sup>. Al wordt deze uitlegging in het huidig Belgisch recht door niemand aangehangen, het enkele feit dat zij vroeger werd geopperd bewijst

---

<sup>277</sup> Zie inz. Danjon II, 261-268, nr. 641; vgl. voorts X., noot onder Cour d'Appel de Rouen 11 juli 1923, *RDMC* 1924, 354-360 en X., noot onder Tribunal Supérieur Hanséatique 19 maart 1925, *RDMC* 1925, 70-79.

<sup>278</sup> Zie *supra*, nr. 4.174.

<sup>279</sup> Zie o.m. Danjon II, 269, nr. 643.

<sup>280</sup> Zie o.m. Delwaide-Blockx 1990, 576-577, nr. 53; De Weerd II, 295-297, nrs. 952-953; Heenen-Libouton, 1979, 189-190, nr. 5; zie recent o.m. Antwerpen 16 oktober 2006, *Eur. vervoerr.* 2007, 259; Kh. Antwerpen, 24 februari 2009 *RHA* 2009, 67.

<sup>281</sup> Zie nogmaals X., noot onder Tribunal Supérieur Hanséatique, 19 maart 1925, *RDMC* 1925, inz. 73.

andermaal hoe capricieus het interpretatiewerk met een dermate laconieke wettekst wel kan uitdraaien.

**4.187.** De wettekst bewaart eveneens het stilzwijgen over het regresrecht van de wegens schulden van de bevrachter of exploitant veroordeelde scheepseigenaar. Artikel 46 laat niet vermoeden dat dergelijk regresrecht bestaat en kan, zoals eerdere betwistingen over artikel 251 m.b.t. aanvaringsaansprakelijkheid aantonen<sup>282</sup>, even goed worden gelezen als een impliciete uitsluiting van dergelijk regresrecht. Het feit dat de regresmogelijkheid in de huidige rechtspraak en rechtsleer algemeen wordt aanvaard<sup>283</sup>, doet aan deze wetgevingstechnische kritiek niets af.

**4.188.** De besproken wetsbepaling geeft geen enkele aanduiding over de vraag of het gaat om regels van openbare orde, van dwingend recht dan wel van aanvullend recht. Het feit dat van oudsher en tot op vandaag wordt aangenomen dat het om aanvullend recht gaat<sup>284</sup>, neemt niet weg dat de wettekst zelf ook op dit punt in gebreke blijft.

**4.189.** Weer een ander wetgevingstechnisch knelpunt is de ongelukkige opname in de Afdeling met “Algemene bepalingen” van het Hoofdstuk over “Scheepseigenaars” van het artikel 54, dat bepaalt dat de termen “scheepseigenaar” en “hulpverlener” moeten worden verstaan “in de betekenis die ze hebben in artikel 1, 2° en 3° van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid voor zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976”.

In Nederlandse vertaling bepaalt voornoemd artikel 1.2 van het LLMC-Verdrag:

*Onder “scheepseigenaar” wordt verstaan de eigenaar, de bevrachter en de beheerder van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd<sup>285</sup>.*

Ingevolge artikel 54 van de Zeewet geldt deze begripsomschrijving mede voor de toepassing van artikel 46 van het wetboek, dat de hier besproken nationale regeling m.b.t. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar bevat. Dit leidt tot een bijzonder verwarrende situatie, want artikel 46 beoogt – althans in de huidige lezing – uitsluitend de aansprakelijkheid van de *scheepseigenaar* te regelen, en niet die van bevrachters, beheerders en andere scheepsexploitanten.

Wat artikel 46 van de Zeewet beoogt, is meer bepaald de aansprakelijkheid van de geregistreerde scheepseigenaar op het ogenblik dat de betrokken handelingen worden gesteld<sup>286</sup>. Deze laatste, belangrijke precisering is al evenmin in de wettekst terug te vinden.

**4.190.** In de artikelsgewijze toelichting bij de hieronder voorgestelde nieuwe wetsbepalingen zal de aandacht worden gevestigd op enkele andere, weliswaar minder fundamentele redactionele gebreken van het huidige artikel 46 van de Zeewet. Een voorbeeld is de vermelding van de aansprakelijkheid voor “verzuimen” in artikel 46, § 1 en de opvallende niet-vermelding daarvan in de §§ 2 en 3 van hetzelfde artikel<sup>287</sup>.

**4.191.** Artikel 59 van de Zeewet, dat in gecombineerde lezing met artikel 46, leidt tot een aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor omzeggens alle vervoer onder cognossement, ook

<sup>282</sup> Vgl. inz., i.v.m. de aansprakelijkheid voor fouten van de loodsdienst in het licht van art. 251 Zeewet, Cass. 15 december 1983, *RHA* 1983-84, 203, noot Delwaide, L., *TBH* 1984, 500, *Pas.* 1984 I, 418, *AC* 1983-84, 443, *RW* 1984-85, 1247, *RGAR* 1984, 10845, *Eur. Vervoerr.* 1984, 200.

<sup>283</sup> Zie o.m. De Weerdt II, 303, nr. 961.5; vgl. voor Frankrijk reeds Danjon II, 260, nr. 640.

<sup>284</sup> Zie en vgl. o.m. Jacobs I, 94, nr. 69 en Delwaide-Blockx 1990, 575, nr. 53.

<sup>285</sup> Voor de Engelse versie, zie reeds *supra*, nr. 4.20.

<sup>286</sup> Vgl. Danjon II, 260, nr. 639bis.

<sup>287</sup> Zie *infra*, nr. 4.321.

wanneer dit laatste is uitgegeven zonder actieve tussenkomst van de scheepseigenaar of de kapitein, bepaalt bij nader toezien, en anders dan veel rechtspraak en rechtsleer suggereren, helemaal niet dat alle cognossementen worden geacht door de kapitein te zijn ondertekend<sup>288</sup>. Artikel 59 is overigens dubieus geredigeerd en op een ongelukkige plaats in de Zeewet ingepast<sup>289</sup>.

**4.192.** Een objectief wetgevingstechnisch onderzoek kan derhalve alleen tot de vaststelling leiden dat de heersende Belgische zienswijze inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, wat er ook de merites van mogen zijn, niet adequaat wordt weerspiegeld in de geldende tekst van artikel 46 van de Zeewet. De letter van de wet laat niet toe de verregaande implicaties te bevroeden die de jurisprudentie en de doctrine, onmiskenbaar geïnspireerd door een – hieronder nog verder besproken – beleidsoptie om de schuldeisers maximale bescherming te bieden, hebben geconstrueerd. Men moet m.a.w. concluderen dat de vigerende leer berust op een verregaande *Hineininterpretierung* van de wettekst.

- AANHOUDEnde INTERPRETATIEVE CONTROVERSES ROND DE  
AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR IN RECHTSPRAAK EN  
RECHTSLEER

**4.193.** Los van de discrepantie tussen de erg laconieke wettekst en de geëlaboreerde gevolgtrekkingen in rechtspraak en rechtsleer moet ook worden vastgesteld dat het vigerende regime gebaseerd is op een lange, moeizame evolutie, dat de interpretatieve controverses ten dele tot op vandaag zijn blijven voortduren, en dat er op verschillende punten rechtsonzekerheid bestaat.

Inderdaad moet de soms gehoorde bewering dat de heden ten dage overwegende zienswijze berust op eenstemmigheid rond een algemeen als fundamenteel beschouwd zeerechtelijk principe, in het licht van de rechtshistorische evolutie en de aanhoudende inhoudelijke debatten in vraag worden gesteld.

**4.194.** Zo is er oude, weliswaar in de rechtsleer verworpen en heden niet meer gevolgde rechtspraak terug te vinden waarin werd geoordeeld dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in geval van – de vroeger niet vaak voorkomende – rompbefrachtiging wordt uitgesloten, en dat alleen de rompbefrachter instaat voor de handelingen gesteld door de door hem aangestelde kapitein. Dit zou zeker het geval zijn wanneer de derde ervan op de hoogte was met een rompbefrachter te contracteren. De moeilijkheid was dat de wettekst duidelijk alleen over de aansprakelijkheid van de *scheepseigenaar* sprak. De heersende leer bleef daarom uitgaan van de gehoudenheid van de eigenaar zelf, althans ingeval de kapitein was tussengekomen, want artikel 46 van de Zeewet verklaart de eigenaar niet als dusdanig aansprakelijk voor de handelingen rechtstreeks gesteld door de reder-bevrachter<sup>290</sup>. Zoals reeds uiteengezet<sup>291</sup> wordt de tussenkomst van de kapitein inmiddels echter vermoed.

**4.195.** In zijn opmerkelijk overzicht van het Belgisch recht m.b.t. de passieflegitimatie uit cognossement herinnert de Nederlandse zeerechtspecialist Smeele eraan dat de leer van de simultane gehoudenheid *in solidum* van de vervoerder en de scheepseigenaar zich in de rechtspraak pas in de jaren vijftig van de twintigste eeuw begon af te tekenen<sup>292</sup>. Hij brengt een

<sup>288</sup> Vgl. in dezelfde zin Heenen-Libouton, 1979, 185-186, nr. 1.

<sup>289</sup> Zie Blauwboek 5.

<sup>290</sup> In de zin van de afwezigheid van een vordering tegen de scheepseigenaar, zie inz. Brussel 21 december 1853, *Pas.* 1856, II, 322 en *JPA* 1857, I, 39; zie voorts o.m. de bespreking in Jacobs I, 92, nr. 67 en Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navires*, Brussel, Larcier, 1910, 122-126.

<sup>291</sup> Zie *supra*, nr. 4.179.

<sup>292</sup> Zie nader Smeele, 255, met de verwijzingen.

dissidente, de kern van de alhier te maken beleidsafweging rakende uitspraak uit 1971 in herinnering, waarin werd geoordeeld dat de derde-houder zich moet vergenoegen met de op artikel 91 van de Zeewet gesteunde vordering tegen de contractuele vervoerder en het in de artikelen 21 en 23 van de Zeewet geconcretiseerde verhaal op het schip, en dat de scheepseigenaar daarbovenop niet nog eens moet instaan met zijn hele patrimonium<sup>293</sup>.

Overigens identificeert Smeele een aantal volgens hem eerder suggestieve voorstellingen in het nochtans bijzonder invloedrijk gebleken overzicht van rechtspraak over maritiem recht in het *Tijdschrift voor Privaatrecht* uit 1968, waarin de toentertijd nog weifelende rechtspraak rond het vermoeden dat alle cognossementen worden geacht te zijn getekend door de kapitein, ten onrechte als reeds gevestigd zou zijn voorgesteld<sup>294</sup>.

**4.196.** Belangrijker is dat de intrinsieke onderlinge verenigbaarheid van de hierboven aangehaalde cassatie-arresten uit 1958 en 1977<sup>295</sup> niet voor eenieder evident is<sup>296</sup>. Waar het Hof, opdat de scheepseigenaar kan worden aangesproken in geval van bevrachting, principeel een handeling van de kapitein vereist, omdat artikel 46 de eigenaar niet als dusdanig aansprakelijk verklaart voor de handelingen van de bevrachter<sup>297</sup>, springt het met dit principiële vereiste buitengewoon soepel om, door bijv. ook het enkele aan boord nemen en het afleveren van goederen als de eigenaar bindende “erkenningen” van het cognossement te aanvaarden<sup>298</sup>. Ofschoon de consistentie van de rechtspraak op het vlak van de principes blijkbaar wel overeind blijft, wordt de eis van een interventie van de kapitein in realiteit tot vrijwel niets herleid.

Onverklaard blijft overigens hoe het aan boord nemen van lading kan worden geïnterpreteerd als bevestiging dat het cognossement werd uitgegeven namens de kapitein, nu dat document normaal maar *na* de inlading wordt uitgegeven<sup>299</sup>.

Heden ten dage is het regime van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar dan ook geenszins gestoeld op absolute eenstemmigheid. Inz. de gehoudenheid van de scheepseigenaar uit hoofde van niet “for the master” door de agent van de bevrachter ondertekende cognossementen ontmoet in gezaghebbende publicaties van Heenen en Libouton<sup>300</sup>, Van Ryn en Heenen<sup>301</sup> en Libouton<sup>302</sup> scherpe kritiek.

**4.197.** Op de specifieke problematiek van expediteurscognossementen e.d. wordt hieronder nog teruggekomen<sup>303</sup>.

**4.198.** Los van de discussies in rechtspraak en rechtsleer moet ten slotte worden gewezen op enkele uit de gebreken van de wettekst spruitende bronnen van potentiële rechtsonzekerheid en op enkele oude discussies die een sluimerend bestaan kennen en elk ogenblik kunnen herleven.

---

<sup>293</sup> Kh. Antwerpen 25 oktober 1971, *RHA* 1971, 355, hervormd door Antwerpen 16 maart 1977, *RHA* 1977, 8; Smeele, 257-258.

<sup>294</sup> Zie inz. Smeele, 260-261.

<sup>295</sup> Zie *supra*, nr. 4.179.

<sup>296</sup> Zie daarover o.m. Delwaide-Blockx 1990, 574-575, nr. 53 en vgl. voorts Delwaide SB, 138, nr. 128, aangehaald *supra*, nr. 4.178; Smeele, 262-268.

<sup>297</sup> Zie daarover bijv. reeds Van Ryn-Heenen Examen 1967, 89, nr. 2.

<sup>298</sup> Zie ook Cass., 16 september 1983, *RHA* 1983-84, 135.

<sup>299</sup> Zie inz. Heenen-Libouton, 1979, 187, nr. 1; beamend van Doosselaere, J., “De la responsabilité des propriétaires de navires”, *LA Putzeys*, (303), 312.

<sup>300</sup> Heenen-Libouton, 1979, 185-187, nr. 1.

<sup>301</sup> Zie *infra*, nr. 4.210.

<sup>302</sup> Libouton 1990, 132, nr. 1.

<sup>303</sup> Zie *infra*, nr. 4.215.

**4.199.** In artikel 46 van de Zeewet wordt vooreerst niet uitdrukkelijk bepaald dat de geviseerde scheepseigenaar de geregistreerde (of teboekgestelde) scheepseigenaar is, en niet de werkelijke scheepseigenaar indien deze een andere natuurlijke persoon of rechtspersoon is, en evenmin de zgn. “disponent owner” of de “beneficial owner” uit de Engelse rechtsterminologie. De wettekst wordt van oudsher – en ongetwijfeld terecht – geïnterpreteerd in de zin dat het om de geregistreerde (of teboekgestelde) scheepseigenaar gaat<sup>304</sup>, maar een wetgevende explicitering ware nuttig. Dit zou aansluiten bij de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek beoogde versterking van de functie van de registratie, de teboekstelling en de inschrijving van zakelijke rechten<sup>305</sup>. Deze bestreving wordt mede gestalte gegeven door de opname in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek van een definitie van het begrip scheepseigenaar (zie het hierboven reeds toegelichte art. 4.1, 1°).

**4.200.** Artikel 46, § 3 van de Zeewet bepaalt dat de scheepseigenaar aansprakelijk is voor de loods en suggereert meteen dat de loods een aangestelde van de scheepseigenaar is<sup>306</sup>. Deze regeling staat op gespannen voet met zowel de regel dat de gehele regeling betreffende het loodsen tot de gewestelijke bevoegdheid behoort<sup>307</sup> als de regel dat inz. loodsen afhangende van het Vlaams Gewest, personeelsleden van dit Gewest zijn en dat de federale wetgever niet de rechtspositie van deze loodsen kan bepalen<sup>308</sup>. Op de problematiek van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de fouten van de loods wordt hieronder nog teruggekomen<sup>309</sup>.

**4.201.** Over de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor enkele andere klassiek n.a.v. de scheepsexploitatie optredende partijen biedt de wettekst helemaal geen houvast.

Voorbeelden zijn de stuwadoors en de havenarbeiders, inz. deze werkzaam aan boord van het schip. Oudere Belgische rechtsleer vertoonde geen eensgezindheid<sup>310</sup>. In hedendaagse rechtspraak en rechtsleer wordt het probleem blijkbaar niet meer aan de orde gesteld. Dit betekent echter niet dat er een eenduidige visie bestaat. In het buitenland krijgt de problematiek wel nog aandacht. Zo wordt in Duitsland uitgegaan van aansprakelijkheid van de eigenaar dan wel de reder voor – zelfs zelfstandige – stuwadoors<sup>311</sup>.

De wettekst bewaart eveneens het stilzwijgen over de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor fouten van de sleepboot en de bootlieden. Dit is merkwaardig nu in de wet wel de aansprakelijkheid voor de loods wordt geregeld, een vergelijkbare technisch-nautische dienstverlener. Oudere rechtsleer en rechtspraak gingen alleszins uit van (mede-)aansprakelijkheid van de eigenaar van het gesleepte, per hypothese de sleepoperatie leidende schip voor fouten van de bemanning van de sleepboot<sup>312</sup>. In dit verband wordt verwezen naar de nadere uiteenzetting i.v.m. sleepovereenkomsten in het raam van Hoofdstuk 3 van Titel 5 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek<sup>313</sup>.

---

<sup>304</sup> Zie bijv. Jacobs I, 93, nr. 68.

<sup>305</sup> Zie daarover Blauwboek 3.

<sup>306</sup> Zie daarover o.m. Van Hooydonk, E., “De taakverdeling tussen de kapitein en de loods”, in LA Libert, (457), 201-504, nr. 21 en de verwijzingen aldaar; zie ook Delwaide-Blockx TBH 1991, 961, nr. 126; vgl. reeds, eveneens in de zin van een tijdelijke aanstelling door de scheepseigenaar, Danjon II, 235, nr. 626.

<sup>307</sup> Zie Blauwboek 1, 54-56, nr. 1.33 alsook, wat de regeling van de scheepsvoorrechten betreft, Blauwboek 3.

<sup>308</sup> Zie ook Van Hooydonk, E., “De taakverdeling tussen de kapitein en de loods”, in LA Libert, (457), 502, nr. 21.

<sup>309</sup> Zie *infra*, nr. 4.329.

<sup>310</sup> Zie en vgl. bijv. Jacobs I, 85, nr. 58 (aansprakelijkheid) en Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navires*, Brussel, Larcier, 1910, 63 (geen aansprakelijkheid).

<sup>311</sup> Zie *infra*, nr. 4.328.

<sup>312</sup> Zie en vgl. Jacobs I, 90, nr. 64; zie nader *infra*, nr. 4.330.

<sup>313</sup> Zie Blauwboek 6.

Oudere rechtsleer ging ook in op de positie van de passagiers en stelde m.n. dat de scheepseigenaar in principe niet aansprakelijk is voor de door deze personen begane onrechtmatige daden<sup>314</sup>.

In oudere rechtsleer werd druk gespeculeerd over de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de fouten van de – al dan niet op zelfstandige basis werkzame – scheepsdokter<sup>315</sup>. De problematiek verdient heroverweging in het licht van de hedendaagse ontwikkelingen inzake medische aansprakelijkheid en het toenemende belang van het cruisetoeisme en de regelmatig aan boord van cruiseschepen voorvallende medische problemen, waaronder virale infecties.

Een andere te herbekijken problematiek is die van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een niet-militair vaartuig voor daden van ingescheepte militairen. Hierover was een bepaling opgenomen in de *Code de commerce* van 1807 (art. 217); Ripert ging ervan uit dat de eigenaar in dit verband geen aansprakelijkheid droeg<sup>316</sup>. Heden ten dage is deze kwestie van belang in het licht van de mogelijkheid van beveiliging van koopvaardij schepen tegen piraterij met tussenkomst van ingescheepte soldaten.

**4.202.** Een laatste punt dat heroverweging behoeft is de beperking van de in artikel 46 van de Zeewet neergelegde aansprakelijkheid tot de burgerlijke, d.i. de niet-strafrechtelijke aansprakelijkheid<sup>317</sup>. In dit verband moet aandacht worden besteed aan de hedendaagse ontwikkelingen m.b.t. de strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen en de aansprakelijkheid i.v.m. administratieve geldboeten.

- TWIJFELACHTIGE THEORETISCHE ONDERBOUWING VAN DE HEERSENDE LEER  
INZAKE DE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR

**4.203.** Bovenop alle wetgevingstechnische mankementen, interpretatieve controverses en nesten van potentiële rechtsonzekerheid moet worden vastgesteld dat de theoretische onderbouwing van de huidige leer m.b.t. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in diverse opzichten gebrekkig is.

Ter verklaring van de verregaande Belgische interpretatie, en inz. van de mede-gehoudenheid van de scheepseigenaar voor bepaalde schulden van de bevrachters – zelfs in geval van rompbevrachting – werden o.m. naar voren geschoven:

- de theorie van de “zakelijke” aansprakelijkheid;
- de verwantschap met de Engelse vordering *in rem*;
- de theorie van de objectieve risico-aansprakelijkheid;
- de vertrouwensleer;
- de theorie van de impliciete lastgeving door de eigenaar aan de rompbevrachter;
- de nood aan een vlotte verhandelbaarheid van het cognossement;
- de theorie van de belangengemeenschap of “joint venture” tussen de scheepseigenaar en de bevrachter.

In wat volgt wordt kritisch op deze onderscheiden leerstellingen ingegaan.

---

<sup>314</sup> Zie en vgl. Jacobs I, 90-91, nr. 65; Smeesters-Winkelmolen I, 146, nr. 102.

<sup>315</sup> Zie inz. Danjon II, 241-242.

<sup>316</sup> Zie inz. Ripert I, 670, nr. 774.

<sup>317</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.175.



Vervolgens zal ter vergelijking worden ingegaan op de analyse door de oudere Franse auteur Danjon en zal worden gewezen op het anachronistisch karakter van een groot deel van de bepleite onderbouwingen.

Uit de bespreking zal uiteindelijk blijken dat de enige echte overtuigende verantwoording die *de lege lata* voor het Belgische regime kan worden aanvaard, de pragmatisch geïnspireerde beleidskeuze is om de belangen van de schuldeisers van het schip – inz. de ladingbelanghebbenden – maximaal te beschermen.

**4.204.** Volgens een groot deel van de Belgische rechtspraak en rechtsleer vestigt artikel 46 van de Zeewet in hoofde van de scheepseigenaar een zgn. zakelijke aansprakelijkheid. Zoals reeds gebleken is dit o.m. de zienswijze van R. en S. Roland en Huybrechts<sup>318</sup>. Zij gingen voort op de stelling van Smeesters en Winkelmolen, die op haar beurt was geïnspireerd door een – in België althans (niet in Frankrijk)<sup>319</sup> – befaamd artikel van de Franse jurist Abram.

Abram insisterde in deze kwestie op de autonomie van het zeerecht. De regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar is geen toepassing van het gemeen recht inzake aansprakelijkheid van de aansteller en lastgeving. Aanstellersaansprakelijkheid past overigens moeilijk op de kapitein, die tegenover de scheepseigenaar zelfstandige beslissingsbevoegdheid geniet op nautisch gebied en met het oog het stellen van dringende rechtshandelingen. In noodgevallen kan de kapitein worden vervangen door de consul, zonder dat de eigenaar daarin tussenkomt, wat maakt dat de eigenaar geen *culpa in eligendo* kan worden verweten<sup>320</sup>. Abram concludeerde als volgt:

*Il nous paraît donc certain que la responsabilité du propriétaire est en dehors du droit commun, c'est-à-dire des règles posées au Code civil; que, comme nous venons de l'indiquer, elle n'a qu'un fondement, la qualité de propriétaire, et que cette responsabilité pourra être purgée au moyen de l'abandon lorsqu'elle deviendra trop onéreuse. A dire vrai, c'est le « navire » et le « navire » seul et son fret qui doit répondre des fautes commises par ceux à qui on en a confié la direction, ou qui sert de garantie à leurs obligations<sup>321</sup>.*

Smeesters en Winkelmolen verklaarden hunnerzijds:

*Nous nous rallions entièrement à l'avis de M. Abram.*

*Il ne faut pas vouloir trouver dans le Code civil les raisons des règles du droit maritime. C'est un droit spécial, au moins aussi ancien que le droit civil, et qui a toujours été régi par des règles spéciales.*

*Comme l'écrivait M. Louis Franck, rien n'a autant nui au droit maritime que l'influence du droit civil. «Il faut s'habituer, ajoutait-il, à regarder le droit maritime comme un droit particulier ayant d'autres sources d'inspiration que la théorie civiliste.» (Le Droit Maritime, 1910, n° 1, p. 8.)*

*Ne cherchons pas dans le Code civil le fondement du droit maritime.*

*La base de la responsabilité n'est pas l'article 1384. Ce n'est pas un principe de droit civil.*

*Ce n'est pas le commettant qui est responsable. C'est le navire. La responsabilité est plutôt, dans son origine et dans sa justification, une responsabilité réelle. Voilà pourquoi elle pèse sur le propriétaire.*

---

<sup>318</sup> Zie het citaat *supra*, nr. 4.177. Later propageerde o.m. Huybrechts ook de terminologie “aansprakelijkheid *propter rem*”; over die term, zie nader *infra*, nr. 4.258.

<sup>319</sup> Zie Smeele, 251.

<sup>320</sup> Abram, B., “L'affrètement qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes de ce capitaine en vertu de l'article 1384 du Code civil?”, *RIDM* 1906-07, (559), 562-564; over Abram o.m. ook Delwaide, L., “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in LA Roland, (107), 167-168.

<sup>321</sup> Abram, B., “L'affrètement qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes de ce capitaine en vertu de l'article 1384 du Code civil?”, *RIDM* 1906-07, (559), 564.

*Comme le droit commercial a donné une vie propre à la société anonyme, le droit maritime a donné une âme au navire, ou plus exactement, à l'aventure. Le capitaine n'est que l'instrument agissant, il est le cerveau de cet être fictif. Quand un abordage se produit, c'est au navire qu'il est dû; soit qu'il ait été mal dirigé par le capitaine. Quand le capitaine s'engage, c'est dans l'intérêt du navire, c'est à son profit; c'est donc lui, navire, qui doit en répondre.*

*La responsabilité ne dérive donc pas du contrat de mandat ou de préposition: elle naît du fait même de la propriété. Le but de cette disposition est de protéger les droits des tiers. Lorsque les tiers contractent avec le capitaine, ils ignorent quel est le propriétaire du navire. C'est donc dans l'intérêt du commerce maritime que la loi a créé ainsi, à la charge du propriétaire, une responsabilité qui pèse sur lui à raison du fait même de sa propriété<sup>322</sup>.*

In zijn proefschrift plaatst de Nederlandse onderzoeker Smeele bij de evolutie van de Belgische rechtsleer en rechtspraak enkele interessante kanttekeningen. Eén van zijn bedenkingen is dat, waar Abram beoogde de rompbbevrachter te behoeden voor een onbeperkte aansprakelijkheid, Smeesters en Winkelmolen vooral de bescherming van de belangen van derde-schuldeisers voor ogen stond<sup>323</sup>. Op de specifieke argumentatie van deze laatste auteurs i.v.m. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar bij vervoer onder cognossement in een situatie van tijdbbevrachting wordt hieronder nog teruggekomen<sup>324</sup>.

Een ter zake gezaghebbend auteur als Delwaide wijst er bovendien op dat het sinds Smeesters en Winkelmolen ruim aangehangen concept van de “zakelijke” aansprakelijkheid in het Belgisch recht als dusdanig onbekend is<sup>325</sup>. Eerder kon dezelfde bedenking worden genoteerd in de Franse literatuur<sup>326</sup>.

Het concept van de “responsabilité réelle” is ook verwarrend omdat het suggereert dat de in artikel 46 van de Zeewet neergelegde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar een beperking van de verhaalbaarheid tot diens schip impliceert. Ongeacht het hedendaagse recht op beperking van aansprakelijkheid, dat in geval van vorming van een beperkingsfonds o.m. voorziet in een “immunisering” van alle overige vermogensbestanddelen van de fondsvormer<sup>327</sup>, blijft het uitgangspunt de eenheid van het vermogen van de debiteur, die in principe met heel zijn vermogen voor zijn schulden instaat<sup>328</sup>.

Een eerdere commentator als Moors achtte het door Smeesters en Winkelmolen gepropageerde principe van de “reële” aansprakelijkheid niets meer dan een spitsvondigheid, want de Zeewet vestigt duidelijk een *persoonlijke* aansprakelijkheid van de scheepseigenaar<sup>329</sup>.

Ook R. Roland, een notoir voorvechter van de leer van de “zakelijke” aansprakelijkheid, noteerde dat deze een theoretische onderbouwing verschaft, maar dat de aansprakelijkheid “personnelle dans son application” is<sup>330</sup>.

---

<sup>322</sup> Smeesters-Winkelmolen I, 134-135, nr. 95.

<sup>323</sup> Smeele, 252-253.

<sup>324</sup> Zie *infra*, nr. 4.209.

<sup>325</sup> Zie o.m. Delwaide SB, 139 en 141, nr. 128; zie ook Delwaide-Blockx 1990, 574, nr. 53.

<sup>326</sup> Bernardin, F. en Bérard, E., *Traité de droit fluvial français*, Parijs, Sirey, 1934, 5: “On aboutit ainsi à créer une sorte de responsabilité réelle qui n’a aucune base dans notre droit français moderne”.

<sup>327</sup> Zie *infra*, nr. 4.270.

<sup>328</sup> Vgl. in deze zin Ripert II, 146, nrs. 1238-1240 en ook Moors, K., “Men kan aan de zee niet meer verliezen dan men haar heeft toevertrouwd”, *RIW* 1953-54, (297), 304.

<sup>329</sup> Moors, K., “Men kan aan de zee niet meer verliezen dan men haar heeft toevertrouwd”, *RIW* 1953-54, (297), 313, die er terecht op wijst dat ook Smeesters en Winkelmolen zelf erkennen dat het om een persoonlijke aansprakelijkheid gaat (zie m.n. Smeesters-Winkelmolen I, 153, nr. 109).

<sup>330</sup> Roland, R., “Initiation sommaire au droit maritime belge”, *DMF* 1996, (451), 453.

Een Duitse auteur als Puttfarken bekijkt het Franse stelsel eveneens als een vorm van persoonlijke aansprakelijkheid en stelt het tegenover het vroegere Duitse *Exekutionssystem*, waarin de scheepseigenaar niet persoonlijk, maar “mit Schiff und Fracht” voor de schulden instond<sup>331</sup>.

Zoals hieronder nog wordt uiteengezet<sup>332</sup>, dreigde ook tijdens de eerste consultatie aan de hand van het Groenboek verwarring tussen de – wezenlijk persoonlijke – aansprakelijkheid *propter rem* en de verhaalbaarheid van schulden op het *fortune de mer* van de scheepseigenaar.

Hoe dan ook is het begrip “zakelijke” aansprakelijkheid maar een poging tot academische kwalificatie<sup>333</sup>, en levert de aanwending ervan geenszins een argument op om het huidige Belgische aansprakelijkheidsregime als noodzakelijk of fundamenteel te karakteriseren.

**4.205.** O.m. volgens Roland vertoont de Belgische opvatting van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar verwantschap met de Engelse vordering *in rem*. Vermelde auteur schrijft hierover:

*De continentale jurist voelt zich doorgaans onwennig, zelfs verloren, wanneer hij het domein van de ‘Common Law’ betreedt, doch bij nader onderzoek valt het op dat het verschil vooral ligt in de aanpak van de problemen of in de vorm waarin de oplossingen gegoten worden, meer dan in de substantie. Hoe zou het anders? Dezelfde toestanden baren dezelfde regels!*

*Het lijkt ons derhalve niet bijzonder gewaagd artikel 46 § 1 van de Belgische zeewet – dat uit de Ordonnance stamt – met de Angelsaksische actio in rem te vergelijken.*

*Ze gaan beiden [sic] uit van dezelfde basisidee: het schip, zijn kapitein staan centraal; het schip is op zichzelf aansprakelijk en staat in voor de schuldvorderingen die erop betrekking hebben*<sup>334</sup>.

Dezelfde auteur suggereert dat “de innige band tussen het schip en de vordering die er op betrekking heeft” een “wijs principe” is en “kleeft aan het zeerecht”<sup>335</sup>, ja “een fundamenteel principe van het zeerecht” uitmaakt<sup>336</sup>.

Een auteur als De Weerdt, die de kwalificatie als “zakelijke” aansprakelijkheid uitdrukkelijk ondersteunde, stelde zelfs dat het beginsel van de aansprakelijkheid *in rem* in het Belgisch zeerecht als dusdanig “zijn intrede heeft gedaan”<sup>337</sup>.

Desalniettemin kunnen ook bij deze onderbouwing vraagtekens worden geplaatst.

Vooreerst is het niet omdat er enige vergelijkbaarheid met de – hieronder nog nader toegelichte<sup>338</sup> – Engelse vordering *in rem* kan worden ontwaard, dat artikel 46 van de Belgische Zeewet per se een fundamenteel zeerechtelijk principe vertaalt.

Ten tweede lijdt het geen twijfel dat de vordering *in rem* als dusdanig in België niet bestaat<sup>339</sup>.

---

<sup>331</sup> Puttfarken, 364, nr. 871.

<sup>332</sup> Zie *infra*, nr. 4.258.

<sup>333</sup> In dezelfde zin Verguts, P., “De averijvordering tegen de scheepseigenaar: een afgesloten hoofdstuk?”, in LA Libert, (519), 522.

<sup>334</sup> Roland, R., “Opgepast: gevaarlijke bocht!”, in LA Van den Heuvel, (315), 319-320.

<sup>335</sup> *Ibid.*, 321.

<sup>336</sup> *Ibid.*, 325.

<sup>337</sup> Zie o.m. De Weerdt II, 281, nr. 931, 282, nr. 932 en 283, nr. 933.

<sup>338</sup> Zie *infra*, nrs. 4.234 e.v.

<sup>339</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.178 m.b.t. de zienswijze van Delwaide.

Ten derde is de Engelse vordering *in rem* sterk verweven met het Engelse zeerechtelijke procesrecht, en inz. met de regeling van het scheepsbeslag<sup>340</sup>, wat de rechtsfiguur sowieso moeilijk vergelijkbaar maakt.

Daarbij aansluitend moet ten vierde worden opgemerkt dat de analogie met de vordering *in rem* met de ook naar Belgisch recht inz. uit de regeling van het scheepsbeslag en de maritieme voorrechten voortvloeiende functie van het schip als verhaalsobject geen verklaring kan bieden voor de in artikel 46 van de Zeewet neergelegde vrij algemene en persoonlijke medegehoudenheid van de scheepseigenaar voor de n.a.v. de scheepsexploitatie ontstane schulden, die de eigenaar – ongeacht de mogelijkheid om de zeerechtelijke beperking van aansprakelijkheid in te roepen – principieel heeft te dragen onder verband van al zijn goederen, en niet alleen van het schip. In zijn huidige formulering regelt artikel 46 m.a.w. niet zozeer het statuut van het schip als verhaalsoject, dan wel de eigen, materiële aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, wat iets anders is.

Ten vijfde blijkt de in artikel 46 van de Zeewet verankerde en door de Belgische rechtspraak extensief geïnterpreteerde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar internationaal eerder uitzonderlijk. Zoals hieronder wordt uitgelegd<sup>341</sup>, is deze aansprakelijkheid in geen van de alhier onderzochte andere continentale – meteen historisch en conceptueel beter vergelijkbare – rechtsstelsels even verregaand als in België.

Ten zesde valt recente rechtspraak te noteren waarin de Belgische doctrine die redeneert vanuit de Engelse vordering *in rem* fundamenteel in twijfel wordt getrokken. In een arrest van 8 februari 2010 stelde het Hof van Beroep te Antwerpen onverbloemd:

*Overigens is de uitdrukking ‘zakelijke aansprakelijkheid’ een doctrinaal begrip. Het maritiem of fluviaal recht heeft nimmer een ‘ziel gegeven aan het schip’.*

*Het feit dat in andere rechtsstelsels een ‘in rem’-aansprakelijkheid bestaat, dan wel inzake beslag op zeeschip in geval van de allegatie van een maritieme vordering ook het schip verbonden kan worden voor bepaalde vorderingen waarvoor de scheepseigenaar niet instaat, of nog dat de scheepseigenaar voor bepaalde door de wet omschreven schuldvorderingen de financiële gevolgen van de aansprakelijkheid kan beperken, kan aan de doctrinale hypothese van het bestaan van de ‘zakelijke aansprakelijkheid’ van de scheepseigenaar bijdragen, maar rechtvaardigt niet de stelling dat iedere tussenkomst van de bevelvoerder, voor om het even welk werk aan boord van het schip of spits, automatisch de verantwoordelijkheid van de eigenaar van het vaartuig zou impliceren<sup>342</sup>.*

De gesuggereerde verantwoording op basis van een vergelijkbaarheid met de Engelse vordering *in rem* levert dus maar een zwakke rechtstheoretische onderbouwing op en doet bij nadere overweging juist uitkomen hoe exorbitant het vigerende Belgische regime wel is.

**4.206.** In diverse publicaties stelt Delwaide een alternatieve kwalificatie als een risico-aansprakelijkheid voor, omdat de wet de aansprakelijkheid kanaliseert naar de scheepseigenaar

---

<sup>340</sup> Zie ter illustratie Van Herreweghe, V., “Uitvoerend beslag op zeeschepen en binnenschepen, art. 1545-1559” in *Gerechtelijk recht. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Kluwer, losbl., Art. 1545 (maart 1991), 5, nr. 6, waar de “actio in rem” in de Belgische context wordt gelijkgesteld met “de beslagbaarheid van het schip waarop de vordering betrekking heeft, ongeacht of de eigenaar of een ander persoon instaat voor de zeeschuld”.

<sup>341</sup> Zie *infra*, nrs. 4.223 e.v.

<sup>342</sup> Antwerpen 8 februari 2010, N.V. MARITIME ANTWERP CLEANING / N.V. ETABLISSEMENTS Jean et Pierre CATTEAUX en N.V. SOMTRANS, 2008/AR/3213, onuitg.

wegens de aanknoping van het aansprakelijkheidsrisico met het loutere eigendomsrecht op het schip, los van iedere schuldvraag<sup>343</sup>.

Deze verklaring, welke duidelijke weerklank vond in de rechtspraak<sup>344</sup>, legt een verhelderend verband met het begrippenapparaat van het gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsrecht en is ook te onderbouwen aan de hand van buitenlandse elementen<sup>345</sup>. Zij beoogt echter niet te suggereren dat het huidige Belgische regime het enige denkbare of verdedigbare is of dat er geen alternatieve oplossingen denkbaar zijn. Zij is m.a.w. een poging tot leerstellige situering en kwalificatie, veeleer dan een bewijs van de gegrondheid, laat staan de onvermijdelijkheid van het vigerende recht.

Zoals Delwaide zelf terecht aangeeft<sup>346</sup>, moet overigens worden bedacht dat de door artikel 46 van de Zeewet gevestigde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar een ruimer bereik heeft dan de buitencontractuele aansprakelijkheid – in het raam waarvan het concept van objectieve of risico-aansprakelijkheid meestal wordt gebruikt – omdat de regel ook aansprakelijkheid wegens contractuele wanprestaties naar de scheepseigenaar kanaliseert.

Daarenboven is er, zoals Delwaide eveneens zelf aanstipt, geen sprake van een objectieve aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in de zin dat deze schuldloos aansprakelijk zou zijn voor om het even welke door zijn schip veroorzaakte schade<sup>347</sup>. Zo zal de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wegens aanvaring maar in het gedrang komen wanneer overeenkomstig artikel 251 van de Zeewet wordt bewezen dat het aanvarende schip een fout beging. Evenzo zal de scheepseigenaar maar kunnen worden aangesproken voor de beschadiging van haveninfrastructuur wanneer primair een gemeenrechtelijke burgerlijke aansprakelijkheid voorhanden is. Precies omdat steeds een misdrijf, een onrechtmatige daad of een contractuele wanprestatie – m.a.w. een *subjectieve* handeling of daad van de kapitein of een bemanningslid – vereist is, kant een auteur als Putzeys zich tegen het gebruik van de term “objectieve” aansprakelijkheid<sup>348</sup>.

**4.207.** Inz. om de theorie te verwerpen dat de scheepseigenaar, in afwijking van de letterlijke, absoluut gestelde wettekst van 1879, niet meer aansprakelijk is voor de handelingen van de kapitein in geval van rompbevrachting, ontwikkelde oude rechtsleer een soort van vertrouwensleer:

*La doctrine repousse cette distinction: le texte de l'article 7 est absolu: "Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition". Seul inscrit au registre maritime, le propriétaire du navire est seul connu des tiers: l'affrètement est, pour eux, res inter alios acta; ceux qui prêtent au capitaine ou lui font des fournitures, croient prêter ou fournir au navire; ils ont en vue le privilège que la loi attache à leur créance; le propriétaire du navire n'a qu'à s'en prendre à lui-même s'il s'est donné, vis-à-vis d'eux, les apparences d'un obligé direct; la réalité doit suivre l'apparence [...]. Il en serait autrement si le tiers, qui a traité avec l'affrèteur-armateur, avait connu sa situation; il ne pourrait plus se dire trompé par les apparences, seule base, en ce cas, de la responsabilité du propriétaire.*

---

<sup>343</sup> Zie inz. Delwaide SB, 140-141, nr. 128.

<sup>344</sup> Zie bijv. Antwerpen 20 september 1999, RHA 2000, 28, waar zowel van een zakelijke als van een foutloze risico-aansprakelijkheid wordt gewaagd.

<sup>345</sup> Zie inz. PG Boek 8 NBW, 327; vgl. bijv. ook Chauveau, 311, nr. 467 en Ripert, besproken *infra*, nr. 4.212.

<sup>346</sup> Delwaide SB, 139-140, nr. 128.

<sup>347</sup> Vgl. nogmaals Delwaide, 140, nr. 128.

<sup>348</sup> Putzeys, 355, nr. 653.

*Le tribunal de commerce d'Anvers, en décidant le contraire [...], s'est placé au pôle opposé de l'arrêt de Bruxelles de 1855<sup>349</sup>; la vérité est entre les deux extrêmes<sup>350</sup>.*

In recente rechtspraak werd geredeneerd dat de cognossementhouder erop mag vertrouwen dat de ondertekening van het cognossement door de agent van de bevrachter gebeurde met goedkeuring van de kapitein, zodat het cognossement op grond van de vertrouwensleer aan de kapitein moet worden toegerekend<sup>351</sup>.

Dergelijke verantwoordingen ondermijnen de heersende Belgische leer echter meer dan zij hem ondersteunen. Wanneer de toetssteen het vertrouwen – of de goede trouw – van de schuldeiser is, moet de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, ongeacht de formulering van artikel 46 van de Zeewet, precies *ophouden* zodra de derde weet heeft van de exploitatie van het schip door inz. een rompbefrachter of van de niet-tussenkoms van de kapitein, en is er geen reden meer om de klassieke leer in zijn grote gestrengheid te handhaven. In Duitsland leidde een redenering op grond van de vertrouwensleer overigens tot precies de tegenovergestelde conclusie: de rederbevrachter wekt de schijn dat hij de eigenaar is en moet daarom de eigenaarsaansprakelijkheid op zich nemen<sup>352</sup>.

Los daarvan behoeft het uiteraard geen betoog dat een eventuele wetgevende herijking van het aansprakelijkheidsregime op grond van een onderscheid naargelang de eiser feitelijk van de rompbefrachting of de niet-tussenkoms van de kapitein op de hoogte was, aanzienlijke rechtsonzekerheid met zich zou brengen.

**4.208.** In oudere Belgische rechtspraak is, aansluitend bij de vertrouwenstheorie, ook de suggestie te vinden dat de derde ervan mag uitgaan dat de scheepseigenaar gebonden is door de handelingen van de (romp)bevrachter of van een door deze (romp)bevrachter aangestelde kapitein, omdat de eigenaar moet worden geacht de rompbefrachter met het oog op de exploitatie van het schip te hebben aangeduid als lasthebber; de kapitein zou dan blijkbaar fungeren als een soort onderlasthebber<sup>353</sup>.

Het behoeft weinig uitleg dat dergelijke constructie onaanvaardbaar is. De verhouding tussen de rompvervrachter en de rompbefrachter is geen lastgeving. De basis van de gehoudenheid van de eigenaar is uitsluitend de wet en kan hoegenaamd niet in een volledig gefingeerde hoofdlastgeving liggen.

De vermelde denkwijze heeft in België dan ook nooit verdere ingang gevonden. Hierbij dient wel te worden aangestipt dat het hierboven reeds besproken artikel 56 van de Zeewet in dit verband voor verwarring kan zorgen<sup>354</sup>.

**4.209.** Minder gekend is de specifieke motivering die Smeesters en Winkelmolen gaven i.v.m. het waarborgen van de vlote verhandelbaarheid en dus de commerciële waarde van het cognossement, waarin voor de derde-houder steeds een vorderingsrecht tegen de kapitein en dus tegen de scheepseigenaar moet besloten liggen:

---

<sup>349</sup> Over bedoeld arrest, zie *supra*, nr. 4.194, in vn. aldaar.

<sup>350</sup> Jacobs I, 92-93, nr. 67; vgl. in dezelfde zin Danjon, besproken *infra*, nr. 4.212.

<sup>351</sup> Zie Antwerpen, 7 november 1995, A.R. 1990/AR/2243, RHONE MEDITERRANEE c.s. / COMPAGNIE MARITIME ZAIROISE en MATINA LINES, onuitg.; zie ook De Weerdt I, 56, nr. 83.

<sup>352</sup> Zie *infra*, nr. 4.229.

<sup>353</sup> Zie Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navires*, Brussel, Larcier, 1910, 123-124.

<sup>354</sup> Zie *supra*, nr. 4.11.

*La question de savoir si le capitaine qui contracte avec des fournisseurs et autres créanciers de cette nature, engage toujours le propriétaire, est délicate. Elle ne l'est plus lorsque le capitaine signe un connaissement. En effet, le chargeur qui reçoit un connaissement signé par le capitaine, acquiert, tant pour lui que pour le destinataire, un droit direct contre le propriétaire du navire. Il n'a pas à se préoccuper des conventions qui peuvent exister entre l'armateur et l'affrètement à temps, conventions dont il ignore généralement la teneur et l'existence.*

*C'est avec le propriétaire que le chargeur contracte, et, par le fait même de la signature du connaissement, il acquiert contre le propriétaire une action directe et personnelle.*

*Il n'en serait pas autrement, même au cas où le chargeur aurait connaissance de l'affrètement en time-charter.*

*Songez, en effet, que ce connaissement doit circuler, et que, par une série d'endossements, il se trouvera, au moment du débarquement, entre les mains d'un destinataire qui ne connaît ni le propriétaire, ni le time-charter [sic], ni le chargeur. Le connaissement vaut comme tel, parce qu'il est signé par le capitaine, c'est-à-dire par le représentant du navire. Il vaut à raison des garanties légales que la loi attache à l'exécution de l'affrètement.*

*Peut-on refuser au destinataire le droit, en cas d'avarie ou de manquant, d'assigner le capitaine ès qualité; peut-on le forcer à rechercher quelles sont les conventions que le propriétaire a faites avec des tiers ?*

*Et s'il assigne le capitaine ès qualité, qui donc est ainsi représenté en justice par le capitaine ? N'est-ce pas, et exclusivement, le propriétaire du navire ? Le jugement obtenu contre le capitaine peut incontestablement être exécuté sur le navire.*

*Pourrait-on admettre qu'après avoir plaidé contre le capitaine ès qualité, après avoir obtenu jugement contre lui, le destinataire qui tenterait d'exécuter le jugement contre le navire fût éconduit par le propriétaire, sous prétexte que celui-ci avait conclu avec un tiers un contrat que ce destinataire ignore ?*

*Ce serait enlever au connaissement toute valeur effective. Alors que la tendance unanime de la législation et de la jurisprudence est d'augmenter la valeur du connaissement, alors que l'intérêt du commerce et du crédit est de faire respecter partout ce document devenu la base des transactions internationales, on adopterait un système qui en ruinerait à jamais la signification.*

*Les propriétaires de navires auraient, dès lors, un moyen fort simple d'échapper à toute responsabilité. Il suffirait de simuler un contrat d'affrètement à temps conclu avec une personne insolvable.*

*On répondra que les porteurs de connaissements pourraient démontrer le dol. Mais on sait combien pareille preuve est difficile et aléatoire. Et s'imagine-t-on les porteurs de connaissements obligés d'intenter pareils procès pour recouvrer leurs dommages ?*

*Si on ne peut, sans injustice et sans énerver la valeur du connaissement, refuser au tiers porteurs le droit d'agir contre le propriétaire, il est clair que la solution ne saurait être différente vis-à-vis du chargeur. On ne peut assigner au connaissement une valeur ou une portée différente suivant qu'il est entre les mains du chargeur ou d'un tiers. Peut-on admettre que le débiteur réel, engagé par le connaissement, varierait suivant la personnalité du détenteur du document ?*

*On voit également, et pour les mêmes raisons, que la question de savoir qui a désigné le capitaine est indifférente vis-à-vis des tiers.*

*Sans doute, le litige qui surgira pourra donner lieu, dans certains cas, à un recours du propriétaire contre le time-charterer. Ce sera une question d'interprétation du contrat. Il faudra examiner les clauses et l'esprit de la convention. Le propriétaire peut parfaitement stipuler que l'affrètement devra le couvrir contre toutes les réclamations pouvant émaner des tiers porteurs de connaissements. La validité de pareille clause est incontestable.*

*Mais il semble bien que la signature des connaissements engage le navire et, dès lors, le propriétaire.*

*C'est d'ailleurs, ce que les propriétaires de navires ont compris, et ainsi la pratique maritime est conforme à la stricte théorie juridique.*

*En effet, nous rencontrons fréquemment, dans les chartes-parties à temps, des clauses stipulant que le capitaine devra signer les connaissements tels qu'ils seront présentés par les affrètement, mais sans préjudice à la charte-partie, les affrètement indemnisant les propriétaires des conséquences pouvant en résulter.*

*Cette clause n'implique-t-elle pas l'aveu de la part du propriétaire de sa responsabilité envers les porteurs du connaissance, puisqu'elle a pour but de régler, entre les contractants, les conséquences de cette responsabilité ? Il se peut, en effet, que les connaissances soumis par les affréteurs à la signature du capitaine dérogent à la charte-partie, établissant à charge du navire une responsabilité plus lourde que celle que le propriétaire a entendu assumer. Le propriétaire reconnaît que les porteurs du connaissance pourront s'en prévaloir contre lui, mais stipule expressément que le time-charterer devra le tenir indemne des conséquences de ce fait.*

*Ce système répond aussi aux exigences de l'équité. Les chargeurs et les porteurs de connaissance sont garantis par le gage que représente la valeur du navire. Le propriétaire peut, s'il le veut, se couvrir par les clauses de sa charte-partie à temps. Sans doute, il est possible que son recours soit illusoire si le time-charterer est insolvable. Mais il ne peut que s'en prendre à lui-même d'avoir contracté avec un insolvable, et il est infiniment plus juste de faire retomber les conséquences de cette insolvabilité sur le propriétaire que sur les tiers qui n'ont pas choisi le time-charterer et n'ont pas traité avec lui<sup>355</sup>.*

Deze welsprekende stellingnamen overtuigen heden ten dage al evenmin.

Vooreerst moet worden opgemerkt dat zij achterhaald zijn door de latere, nu nog steeds geldende rechtspraak die een gehoudenheid *in solidum* van de scheepseigenaar en de vervoerder vooropstelt. De theorie dat de scheepseigenaar in een tijdbvrachtingsituatie optreedt als contractuele vervoerder, is door de hedendaagse rechtspraak verlaten<sup>356</sup>.

Ten tweede is de theorie dat een met de tijdbvrachter gesloten contract ingevolge de ondertekening van het cognossement door de kapitein moet worden beschouwd als een contract met een andere partij, m.n. de scheepseigenaar, sowieso bevreemdend.

Ten derde gaan Smeesters en Winkelmolen niet in op de toestand onder een rompbvrachting. Hun uitleg is voor die problematiek dan ook niet relevant.

Ten vierde lijken de auteurs – zoals ook hedendaagse commentatoren – de verhaalsobjectfunctie van het schip met de draagwijdte van de persoonlijke gehoudenheid van de scheepseigenaar te verwarren.

Ten vijfde negeren de schrijvers dat de afzender toch ook moet weten – en nagaan – met wie hij contracteert. De afzender contracteert wel degelijk zelf met de tijdbvrachter.

Ten zesde steunen de schrijvers vooral op rechtvaardigheids- en billijkheidsargumenten. In realiteit gaat het dus om een pragmatische beleidsafweging rond de bescherming van bepaalde partijen, eerder dan om hooggestemde rechtsdogmatische principes. Begrijpelijkerwijze vindt Smeele de hele uitleg tamelijk apodictisch<sup>357</sup>.

Ten zevende toont de retoriek van Smeesters en Winkelmolen vooral aan dat de gehoudenheid van de scheepseigenaars geenszins evident is, evenmin als de interpretatie van de relevante bepaling van de Zeewet.

Ten achtste steunen Smeesters en Winkelmolen hun betoog bijkomend op geselecteerde buitenlandse bronnen, waarbij met andere zienswijzen opvallend summier wordt omgegaan<sup>358</sup>.

---

<sup>355</sup> Smeesters-Winkelmolen I, 583-586, nr. 436.

<sup>356</sup> Zie helder Smeele, 253-255.

<sup>357</sup> Smeele, 254.

<sup>358</sup> Zie Smeesters-Winkelmolen I, 586-587, nr. 436 en daarover ook Smeele, 254 en inz. vn. 258 aldaar.



Er moet dan ook worden geconcludeerd dat de besproken positie van Smeesters en Winkelmolen geenszins een sluitende rechtstheoretische verantwoording van de hedendaagse interpretatie van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar m.b.t. cognossementsvervoer oplevert.

Dit neemt niet weg dat het argument m.b.t. de waarde van het cognossement als verhandelbare titel relevantie bezit. Het werd o.m. ook bij de voorbereiding van Boek 8 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek naar voren geschoven<sup>359</sup>.

**4.210.** Een laatste in België doorgesijpelde theorie is de door Tetley geschetste leer van de “joint venture” of belangengemeenschap van scheepseigenaars en bevrachters<sup>360</sup>, waarop wordt gealludeerd in de hieronder volgende kritiek van Van Ryn en Heenen op het reeds aangehaalde “Stad Gent”-arrest van het Hof van Cassatie van 30 september 1977<sup>361</sup>:

*La jurisprudence, approuvée par la Cour de Cassation, donne cependant à l'application de l'article 46 une extension qui nous paraît injustifiable. Elle admet que le propriétaire est responsable «peu importe que le connaissement ait été émis par l'affrèteur à temps ou par l'agent maritime de ce dernier» (cass., 30 septembre 1977 [...]), même sans la mention «for the master» [...].*

*[...]*

*La solution radicale que nous critiquons, extrêmement favorable aux porteurs de connaissements, s'explique sans doute par des considérations d'ordre pratique. Les liens qui se nouent entre propriétaires de navires et affrêteurs, souvent fort complexes, ne répondent pas toujours à de simples préoccupations commerciales. Des combinaisons astucieuses placent parfois les porteurs de connaissements dans une situation délicate lorsqu'ils doivent exercer un recours. Ils sont exposés, selon les cas, à ne trouver devant eux qu'un exploitant sans solvabilité ou, parfois, une société qui n'a d'autre actif que le navire lui-même. Comme les transports maritimes créent cependant, en fait, une communauté d'intérêts entre propriétaires et affrêteurs (cf. TETLEY, op. cit.<sup>362</sup>, p. 86), l'on comprend que la jurisprudence tende à les considérer comme tenus chacun pour le tout (in solidum) envers les porteurs de connaissements. Cette solution se justifie, en toute hypothèse, lorsque le transporteur réel n'est pas identifié clairement par le connaissement lui-même: il s'agit alors de l'application normale de la responsabilité de ceux qui, par leur faute, ont créé une apparence trompeuse (cf. TETLEY, op. et loc. cit.)<sup>363</sup>.*

Deze *joint venture*-theorie roept evenzo kritiek op.

Vooreerst is er in juridische zin geen sprake van enige *joint venture*. Het begrip wordt eerder als stijlfiguur gebruikt, zoniet als fictie.

Ten tweede is de voorgestelde uitleg geïnspireerd door de wens een oplossing te bieden voor randgevallen, waar bedrieglijke manoeuvres in het spel zijn. De vigerende Belgische opvatting van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wordt daarentegen voorgesteld als berustend op fundamentele zeerechtelijke principes. Los daarvan is het onlogisch de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te funderen op de noodzaak om misbruiken aan te pakken, en de desbetreffende wettelijke regels, zoals in het vigerende Belgische recht, als louter suppletief te beschouwen. Als de voorgestelde verantwoording op basis van de nood om wanpraktijken uit te bannen en schadelijders te beschermen – welke ook tijdens de eerste consultatie op basis van het Groenboek werd herhaald<sup>364</sup> – zo dwingend zou zijn, zou men het desbetreffende wettelijke regime als van

---

<sup>359</sup> Zie *infra*, nr. 4.246.

<sup>360</sup> Tetley MCC I 582-583.

<sup>361</sup> Over dat arrest, zie *supra*, nr. 4.179.

<sup>362</sup> Van Ryn en Heenen verwijzen naar de tweede editie van het werk *Marine cargo claims*.

<sup>363</sup> Van Ryn-Heenen IV, 632-633, nr. 767.

<sup>364</sup> Zie *infra*, nr. 4.263.

dwingend recht of zelfs van openbare orde moeten kwalificeren. Dit wordt echter door niemand bepleit. Ten slotte moet ook worden bedacht dat het feit dat de ladingbelanghebbende in sommige gevallen in de kou blijft staan deels te wijten is aan het optreden van schimmige NVOCC's of gelijkaardige dienstverleners, waarop de scheepseigenaar geen impact heeft<sup>365</sup>. Even reëel is dat containers binnen één transportoperatie vaak reizen met verschillende opeenvolgende schepen, zodat het aansprakelijk stellen van *de* scheepseigenaar ook in dat opzicht vragen kan oproepen.

Ten derde verklaart de besproken theorie nog niet dat de scheepseigenaar ook buiten zijn eigen fout mede-aansprakelijkheid op zich moet nemen.

Ten vierde geldt de *joint venture*-theorie volgens Tetley niet in geval van rompbevrachting<sup>366</sup>, zodat zij de Belgische leer ook daarom sowieso niet volledig kan onderbouwen.

Ten vijfde is de *joint venture*-theorie ingegeven door een brede visie op de realiteit van het scheepvaartbedrijf, daar waar het Belgische regime juridisch-technisch is gebaseerd op een interpretatie van de tussenkomst van de kapitein bij de uitgifte van cognosementen<sup>367</sup>.

Wat er ook van zij, in hun eigen, zonet aangehaalde beschouwingen leggen Van Ryn en Heenen er de nadruk op dat de door de Belgische rechtspraak toegepaste verregaande mede-aansprakelijkheid van de scheepseigenaar mogelijk wel een verantwoording kan vinden in *praktische* overwegingen, m.n. de bescherming van de ladingbelanghebbende tegen vindingrijke constructies die de contractuele vervoerder aan het zicht onttrekken of insolvelabel maken.

Hiermee wordt andermaal de kern van de zaak geraakt: de medegehoudenheid van de scheepseigenaar dient vandaag te worden verklaard – en alhier heroverwogen – op basis van een praktische, beleidsgerichte belangenafweging veeleer dan vanuit een verheven rechtsgeleerde theorie. Ook gezaghebbende buitenlandse auteurs als Ripert hebben trouwens beklemtoond dat de regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar (en de beperking ervan) vanuit praktische overwegingen moet worden benaderd<sup>368</sup>.

**4.211.** Overigens is het illustratief dat de Belgische rechtsleer, ondanks de lange voorgeschiedenis van het huidige artikel 46 van de Zeewet, zich tot op heden nog niet eensgezind achter één theoretische onderbouwing heeft kunnen scharen. De verwoede zoektocht naar een sluitende rechtsdogmatische verantwoording geeft aan dat de in artikel 46 van de Zeewet verankerde aansprakelijkheid exorbitant en alleszins niet vanzelfsprekend is.

Hoewel vaak wordt gesuggereerd dat de centralisatie van de zeerechtelijke aansprakelijkheid in het schip in wezen gemeen is aan alle zeerechtstelsels, moet worden vastgesteld dat vrijwel alle landen worstelen met de theoretische duiding en dat de draagwijdte van de kanalisatie van aansprakelijkheid naar de scheepseigenaar en diens medegehoudenheid overal anders wordt opgevat, en in België allicht het meest verregaand<sup>369</sup>, een gegeven dat meteen de Belgische aandacht voor theorievorming verklaart.

---

<sup>365</sup> Voor een helder overzicht van de verschillende soorten NVOCC's, waaronder de categorie van de "aventuriers des affaires", de "opérateurs peu scrupuleux et parfois qualifiés par la presse d'intermédiaires astucieux ou opportunistes", ja de "parasites", zie Morinière, J.-M., "Les NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carriers) du concept de transporteur maritime contractuel", in Centre de droit maritime et océanique, *Annuaire de droit maritime et océanique*, XVI, 1998, Parijs / Nantes, A. Pédone / Centre de droit maritime et océanique, 1998, 109-174.

<sup>366</sup> Zie nogmaals Tetley MCC I 582-583.

<sup>367</sup> Vgl. Smeele, 121.

<sup>368</sup> Ripert, G., "La responsabilité du propriétaire du navire", *Annales de droit commercial* 1908, (409),

<sup>369</sup> Zie de rechtsvergelijkende notities *infra*, nrs. 4.223 e.v.

**4.212.** Om het Belgische doctrinale debat verder te situeren is het interessant even de analoge discussies in herinnering te brengen die in de Franse rechtsleer werden gevoerd omtrent artikel 216 van de *Code de commerce*, waarvan de tekst, zoals gezien<sup>370</sup>, ten grondslag ligt aan de huidige wettelijke regeling in België.

Een goede exponent is, zoals voor vele kwesties, de *Traité de droit maritime* van Danjon<sup>371</sup>. Na een grondig onderzoek concludeert ook deze auteur dat de wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar “une spécialité tres curieuse du Droit maritime” is<sup>372</sup>.

Vooreerst wijst Danjon erop dat de aansprakelijkheid van de reder voor de handelingen van de bemanning en de verbintenissen van de kapitein in wezen volledig normaal is, omdat de zeehandel niet zou kunnen functioneren wanneer deze zeelieden alleen persoonlijk aansprakelijk zouden zijn<sup>373</sup>.

De door de *Ordonnance de la marine* en de *Code de commerce* bevestigde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar-reder reflecteert in wezen het gemeen recht, zoals het heden voortvloeit uit de artikelen 1384 en 1998 B.W. betreffende de aansprakelijkheid van de aansteller resp. de gehoudenheid van de lastgever<sup>374</sup>. Terugkomend op het Belgische debat kan vanuit dit perspectief alleszins geen reden worden ontwaard om het huidige artikel 46 van de Zeewet als de vertolking van een fundamenteel, specifiek zeerechtelijk principe te zien.

Verder behandelt Danjon de hypothese waarin de kapitein is overleden of verdwenen hetzij, om welke reden ook, zijn functie niet meer uitoefent en wordt vervangen door de consul. In dat geval is de nieuwe kapitein niet gekozen door de reder. Desalniettemin blijft de reder gehouden, omdat de consul handelt in het belang en in plaats van de reder<sup>375</sup>. Dit schoolvoorbeeld van de uitzonderlijke vervanging van de kapitein door de consul, zonder tussenkomst van de reder, werd ook in België en door de aldaar favoriete Fransman Abram<sup>376</sup> gretig aangehaald om de wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te illustreren<sup>377</sup>, maar levert in de hedendaagse context weinig toegevoegde waarde op. Vooreerst is het anachronistisch want in de praktijk van het hedendaagse scheepvaartbedrijf komt de vervanging van de kapitein door de consul omzeggens nooit voor. Ten tweede is dergelijk optreden van de consul van publiekrechtelijke en bovendien uitzonderlijke aard, zodat het weinig of niets bijbrengt tot de verantwoording van het vigerende aansprakelijkheidsregime in het licht van de noden van de hedendaagse scheepsexploitatie en het commerciële belangenevenwicht tussen scheepseigenaars, bevrachters en ladingeigenaars.

Danjon wijst er voorts op dat artikel 216 van de *Code de commerce* de reder slechts aansprakelijk verklaart “pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition”. Daaruit volgt dat de reder niet aansprakelijk is voor handelingen buiten verband met de dienstbetrekking van de bemanningsleden of, wat de kapitein betreft, voorbij de grenzen van zijn bevoegdheid. Deze idee wordt in artikel 46 van de vigerende Belgische Zeewet vertaald in de eis dat het moet gaan om handelingen en verbintenissen gesteld resp. aangegaan in het uitoefenen van de “dienst” van de

---

<sup>370</sup> Zie *supra*, nr. 4.174.

<sup>371</sup> Voor een bespreking van andere Franse auteurs, zie inz. Delwaide, L., “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in LA Roland, (107), 169 e.v.

<sup>372</sup> Danjon II, 271, nr. 644.

<sup>373</sup> Danjon II, 233-234, nr. 624.

<sup>374</sup> Zie inz. Danjon II, 234, nr. 625 en 237-238, nr. 629.

<sup>375</sup> Danjon II, 239, nr. 631.

<sup>376</sup> Zie *supra*, nr. 4.203.

<sup>377</sup> Jacobs I, 83, nr. 57; zie voorts o.m. Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navires*, Brussel, Larcier, 1910, 59.

betrokkenen. Interessant is echter de verdere illustratie die Danjon geeft i.v.m. de exploitant van een restauratiebedrijf die aan boord, voor eigen rekening, de voeding van de bemanning verzorgt. De leveranciers van deze dienstverlener hebben volgens Danjon en de door hem aangehaalde oudere Franse rechtspraak geen enkele vordering tegen de reder<sup>378</sup>. Het voorbeeld is allicht enigszins vergelijkbaar met het geval van de uitgever van een expéditeurs- of NVOCC-cognossement. Ook hier gaat het om een dienstverlener die, met gebruikmaking van het schip, in eigen naam en voor eigen rekening een commerciële exploitatie verricht. De Belgische rechtspraak en rechtsleer ter zake zijn blijkbaar nog niet definitief gevestigd. Op deze problematiek wordt hieronder nog teruggekomen<sup>379</sup>.

Vervolgens gaat Danjon uitvoerig in op de cruciale kwestie van de verantwoording van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar ingeval het schip wordt geëxploiteerd door een andere persoon, inz. een quiratair scheepsbeheerder, een vruchtgebruiker of een bevrachter<sup>380</sup>. Naar analogie met de ontwikkelingen van het arbeidsongevallenrecht had Ripert in 1908 verdedigd dat de scheepseigenaar een “responsabilité objective” draagt omdat hij, door een zee-expeditie te ondernemen, aan de gevaren van de zee een bijkomend gevaar toevoegt en derden aan nieuwe risico's blootstelt, waaromtrent hij de verantwoordelijkheid moet opnemen, en tegelijk zelf de voordelen van de onderneming geniet, waartegenover hij ook de risico's maar op zich moet laden. Ripert had geconcludeerd:

*On doit être responsable des dangers que l'on crée pour autrui. Le propriétaire qui envoie au loin un navire, source de périls pour les tiers, a introduit dans les dangers de la navigation un danger nouveau. Il doit en supporter l'éventualité et répondre du préjudice qui peut en résulter. C'est lui, d'ailleurs, qui recueille les avantages de l'entreprise. Il a les profits, il doit avoir les risques. Tout commandement, toute maîtrise sur autrui, c'est une appropriation de l'activité d'autrui; elle correspond à un supplément de force, d'initiative, de profits, mais aussi à un supplément de responsabilité. Il est bien inutile de recourir à l'idée de faute. Le propriétaire du navire est responsable du capitaine et de l'équipage, comme tout chef d'entreprise est responsable de ses employés et de ses ouvriers<sup>381</sup>.*

Danjon meende evenwel dat Ripert het slachtoffer was van een “une singulière illusion d'optique”, omdat de correlatie tussen voordelen en lasten of risico's, niet relevant is wanneer de scheepseigenaar het schip niet zelf exploiteert. De voorgestelde uitleg kan alleen dienen om de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de aansteller en de lastgever te onderbouwen, en, in maritieme zaken, de aansprakelijkheid van de reder-exploitant. De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar die niet zelf als reder optreedt vindt in de theorie van Ripert geen enkele verklaring<sup>382</sup>. Bovendien past deze theorie alleen op gevallen van buitencontractuele aansprakelijkheid, en niet op de hypothese waar de kapitein contractuele verbintenissen heeft aangegaan, die, in een normale lastgevingsrelatie, alleen de reder-lastgever verbinden:

*Or ce qu'il faut expliquer, ce qu'on prétend expliquer et qu'on n'explique pas, c'est comment le propriétaire non armateur est représenté et obligé contractuellement par un capitaine qui peut-être ne le connaît même pas<sup>383</sup>.*

---

<sup>378</sup> Danjon II, 243-244, nr. 634, met verwijzing naar oude Franse rechtspraak.

<sup>379</sup> Zie *infra*, nr. 4.215.

<sup>380</sup> Danjon II, 250 e.v., nrs. 639 e.v.

<sup>381</sup> Ripert, G., “La responsabilité du propriétaire du navire”, *Annales de droit commercial* 1908, (409), 411-412, nr. 3, gedeeltelijk aangehaald in Danjon II, 253, nr. 639; vgl. bijv. ook Tuja, R., *Evolution de la condition juridique du capitaine de navire*, Parijs, L.G.D.J., 1935, 158-159.

<sup>382</sup> Zie Danjon II, 253-254, nr. 639.

<sup>383</sup> Danjon II, 255, nr. 639.

Danjon noteert verder dat in het oude zeerecht alleen werd gewaagd van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, omdat deze in de praktijk tegelijk optrad als reder. De wettelijke aansprakelijkheid van de eigenaar is blijven bestaan ongeacht de latere opsplitsing tussen de hoedanigheid van eigenaar en deze van reder<sup>384</sup>.

De uitleg die Danjon vervolgens zelf naar voren schuift, is dat derden alleen de scheepseigenaar kennen, wiens hoedanigheid blijkt uit de officiële “acte de francisation”. Deze derden mogen a.h.w. vermoeden dat de scheepseigenaar optreedt als reder:

*les tiers ne connaissent donc – ou ne sont censés connaître – que le propriétaire; ils croient – ou peuvent prétendre avoir cru – que le propriétaire est en même temps l’armateur du navire, c’est-à-dire le préposant et mandant responsable des gens de l’équipage et du capitaine, et ils ont le droit de s’en prendre à lui. – En un mot, et s’il est permis de parler ainsi, le propriétaire est, pour les tiers, armateur putatif, et comme tel il est responsable envers eux des suites de l’exploitation du navire.*  
*L’idée pourrait encore s’exprimer sous une autre forme plus concise et plus frappante: en laissant exploiter le navire sous son nom, le propriétaire a donné, en quelque sorte, à l’armateur un blanc-seing en vertu duquel le premier est obligé par les actes d’exploitation faits par les préposés du second, comme si le premier exploitait lui-même le navire et en employait lui-même le personnel<sup>385</sup>.*

Daarbovenop wijst Danjon erop dat het schip ingevolge de handelingen van de reder en zijn vertegenwoordigers kan worden bezwaard met scheepsvoorrechten<sup>386</sup>.

Ten derde argumenteert Danjon dat de reder het schip exploiteert bij wijze van “délégation” door de scheepseigenaar, welke laatste onrechtstreeks toch nog meegeniet van de exploitatie doordat de reder hem voor het exploitatierecht een vergoeding zal betalen<sup>387</sup>.

De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar gaat, steeds volgens Danjon, echter niet zover dat zij zich ook zou uitstrekken tot de persoonlijke handelingen van de reder-bevrachter. De kernachtige stelling die luidt “le capitaine représente l’armateur, l’armateur lui-même représente le propriétaire” is volgens Danjon “excessive et dangereuse”<sup>388</sup>.

Verder verwerpt Danjon de hierboven<sup>389</sup> reeds aangestipte redenering dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar verdwijnt wanneer uit de omstandigheden blijkt dat de derde-schuldeisers op de hoogte waren van de exploitatie door en de identiteit van de reder. De gemeenschappelijke aansprakelijkheid van de reder wordt precies door de wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar gecompleteerd<sup>390</sup>.

De analyse van Danjon werpt alleszins een beter licht op de contouren van het wettelijke regime van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Zij is echter ook niet vrij van kritiek. De verklaring dat het aansprakelijkheidsregime nodig is omdat de schuldeisers alleen de geregistreerde scheepseigenaar kennen – die in België o.m. door Jacobs werd verdedigd<sup>391</sup> – is m.n. niet geldig t.a.v. contractuele vorderingen, waar de schuldeiser per definitie kan ageren tegen zijn medecontractant, ongeacht wie als scheepseigenaar gekend is. Ten tweede levert de regel dat het schip kan worden bezwaard met scheepsvoorrechten wegens schulden van een bevrachter

<sup>384</sup> Danjon II, 256, nr. 639.

<sup>385</sup> Danjon II, 257, nr. 639.

<sup>386</sup> Danjon II, 257-259, nr. 639.

<sup>387</sup> Danjon II, 259, nr. 639.

<sup>388</sup> Danjon II, 259, nr. 639 en inz. vn. 15 aldaar.

<sup>389</sup> Zie *supra*, nr. 4.207.

<sup>390</sup> Danjon II, 268-269, nr. 642.

<sup>391</sup> Jacobs I, 93, nr. 67.

misschien een bijkomende illustratie op van de eigenheid van het zeerecht en de bijzondere functie van het schip als verhaalsobject, maar biedt hij op zich geen rechtstheoretische verantwoording voor de bijzondere wettelijke en persoonlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor daden en verbintenissen van de kapitein of de bemanning. Ten derde valt op dat Danjon, na de door Ripert voorgestane theorie van de objectieve aansprakelijkheid uitvoerig te hebben bestreden, op het einde van zijn betoog, langs een omweg, tot een erg vergelijkbare verantwoording komt. De derde en laatste verklaring die Danjon suggereert is precies dat de eigenaar-vervrachter, die het schip onrechtstreeks exploiteert via een vervoer, uit deze exploitatie baten blijft trekken, zodat het logisch is dat hij ook de lasten en risico's draagt. In wezen wijkt dat niet af van de zienswijze van Ripert.

Uit de benadering door een auteur als Danjon kan ten eerste worden geconcludeerd dat wat de opstellers van de relevante, initiële bepaling van de *Ordonnance de la marine* voor ogen hadden, inderdaad niet de wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in geval van exploitatie door een andere persoon was. Ten tweede bevestigt de analyse dat deze aansprakelijkheid een bijzonderheid van het zeerecht is. Ten derde illustreert ze dat het vinden van een sluitende rechtstheoretische verantwoording erg moeilijk is. Ten vierde, en dit is allicht de belangrijkste vaststelling, moet de wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar heden ten dage vooral worden gezien als een praktische bijkomende zekerheid in het belang van schuldeisers.

**4.213.** Los van de doctrinale onenigheid over de rechtstheoretische kwalificatie, moet worden vastgesteld dat de klassiek aan de huidige, hierboven beschreven Belgische regeling gehechte verantwoordingen vandaag eerder anachronistisch aandoen.

Dit blijkt onmiddellijk uit de hierboven aangehaalde toelichting van de historische oorsprong van de regel door Delwaide<sup>392</sup>. Die uiteenzetting geeft immers aan dat de in artikel 46 van de Zeewet neergelegde regel stamt uit een tijd waarin de exploitatie-omstandigheden fundamenteel anders waren. Met name kan heden ten dage onmogelijk worden volgehouden dat het schip als onderpand moet kunnen dienen om contractanten ertoe te overtuigen overeenkomsten te sluiten met een kapitein die bij gebrek aan communicatie met de scheepseigenaar autonoom moet handelen. Zoals elders reeds toegelicht i.v.m. het statuut van de gezagvoerder<sup>393</sup>, is de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein in het hedendaagse zeevaartbedrijf nog slechts van marginaal belang. Het rechtsstatuut van de kapitein wordt heden ten dage duidelijk gedomineerd door een werkgever-werknemerrelatie, en niet meer door een – al dan niet specifiek zeerechtelijke – lastgeving<sup>394</sup>. Het door o.m. Abram gebruikte argument dat de scheepseigenaar geen gemeenrechtelijke aansteller kan zijn omdat de kapitein ook autonoom moet kunnen optreden<sup>395</sup>, valt hoegenaamd niet meer in te passen in de hedendaagse opvatting van de aanstellersaansprakelijkheid, waar ondergeschiktheid en de juridische dan wel feitelijke mogelijkheid om gezag uit te oefenen en inz. om de activiteiten van de betrokken beroepsbeoefenaar te regelen voldoende worden geacht. Het misleidende argument geput uit het al te verweerde schoolvoorbeeld van de uitzonderlijke vervanging van de kapitein door de consul werd hierboven reeds weerlegd<sup>396</sup>.

Een tweede anachronisme is dat de *Ordonnance de la marine* van 1681 en de Zeewet van 1807, waaruit het hedendaagse artikel 46 van de Belgische Zeewet is gesproten, zoals al aangehaald<sup>397</sup>,

---

<sup>392</sup> Zie *supra*, nr. 4.178.

<sup>393</sup> Zie Blauwboek 5.

<sup>394</sup> Zie eveneens Blauwboek 5.

<sup>395</sup> Zie *supra*, nr. 4.204.

<sup>396</sup> Zie *supra*, nr. 4.212.

<sup>397</sup> Zie *supra*, nr. 4.212.

uitgingen van een identiteit tussen de scheepseigenaar en de scheepsexploitant of reder. Er was toen geen sprake van exploitatievormen die berusten op romp- en tijdbeverchting<sup>398</sup>. Het is precies in deze laatste context dat de exorbitante aansprakelijkheid van de scheepseigenaar naar Belgisch recht moeilijkheden oproept en verantwoording behoeft. In bepaalde Belgische rechtspraak werd de onaangepastheid van de aansprakelijkheidsregeling aan het hedendaagse scheepvaartbedrijf aan de kaak gesteld<sup>399</sup>. In 1681 was zo mogelijk nog minder sprake van gecombineerd vervoer georganiseerd door tijdbeverchters, waarvoor de scheepseigenaar heden in België aansprakelijk kan dragen; evenmin bestonden in 1681 zgn. expeditieurognosementen, welk laatste verschijnsel de meer algemene vraag doet rijzen of een scheepseigenaar in redelijkheid heeft in te staan voor volledig buiten zijn toedoen en medeweten door derden gegenereerde aansprakelijkheden.

Een derde element van de klassieke verantwoording, m.n. de gevaren van de zee en de daaruit volgende bijzondere aansprakelijkheidsrisico's waartegen derden bescherming behoeven, roept in de hedendaagse context van gesofisticeerde navigatie en ladingbeheer met behulp van IT- en EDI-systemen, satellietcommunicatie, automatische identificatiesystemen, gedetailleerde weersvoorspellingen, *black boxes* en steeds striktere veiligheids- en beveiligingsnormen eveneens vragen op.

Een vierde component van de klassieke theoretische verantwoording was – inz. in Frankrijk, waaruit de regel afkomstig is – dat de scheepseigenaar, ook bij vervrachting van het schip, aansprakelijk diende te blijven omdat het schip diende als onderpand en de eigenaar ook de enige was die recht had op aansprakelijkheidsbeperking via abandon; indien de bevrachter aansprakelijkheid zou hebben dienen te dragen, was deze onbeperkt geweest<sup>400</sup>. Deze koppeling van aansprakelijkheid en recht op aansprakelijkheidsbeperking is niet meer relevant aangezien ook niet-eigenaars thans tot aansprakelijkheidsbeperking gerechtigd zijn<sup>401</sup>. In het huidige artikel 46 van de Zeewet is de (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in feite volledig gedissocieerd van de functie van het schip als verhaalsobject voor de schuldeisers van de eigenaar.

Een vijfde dubieus aspect is dat de Belgische rechtspraak m.b.t. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schade aan en verlies van lading vervoerd onder cognossement is gebouwd op de fictie dat cognossementen steeds worden vermoed te zijn getekend door de kapitein<sup>402</sup>. Welnu, in de hedendaagse realiteit van het zeevaartbedrijf komt persoonlijke ondertekening van het cognossement door de kapitein nog slechts zelden voor<sup>403</sup>. De besproken fictie wordt bovendien ten onrechte gestoeld op artikel 59 van de Zeewet<sup>404</sup>, dat op zijn minst niet uitdrukkelijk bepaalt dat alle cognossementen worden vermoed door de kapitein te zijn

<sup>398</sup> Ook het Duitse recht ging eertijds uit van de identiteit van kapitaalbezitter en ondernemer (Wüstendörfer, 114, § 13).

<sup>399</sup> Zie inz. Brussel 7 juni 1962, *JPA* 1962, 418:

*Aangezien inderdaad bedoelde tekst, die zijn oorsprong vindt in de Franse Ordonnance voor de Zeevaart van 1681, de toen gewone toestand beoogt waar de scheepseigenaar ook als vervoerder optreedt en de tijdbeverchting die slechts veel later gebruikelijk werd, buiten beschouwing laat;*

*Aangezien het dan ook heden ten dage, een daad van willekeur zou kunnen worden, spijs de evolutie der rechtstoestanden en de thans heersende handelsgebruiken, die meer en meer tijdbeverchting aanwenden, de aansprakelijkheid tegenover de derde drager als het ware automatisch en absoluut aan het eigendomsrecht over het schip steeds te blijven vast knopen, als een soort zakelijk aanhangsel, dat de wet in geen geval, zelfs niet in haar opvatting van de XV<sup>de</sup> eeuw, uitdrukkelijk heeft ingericht.*

<sup>400</sup> Zie inz. Ripert I, 675, nr. 779; vgl. Chauveau, 318, nr. 475.

<sup>401</sup> Zie art. 1.1 en 1.2 LLMC-Verdrag.

<sup>402</sup> Zie o.m. Delwaide SB, 139, nr. 128.

<sup>403</sup> Zie de bevestiging hiervan *infra*, nr. 4.261.

<sup>404</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.169.

afgegeven<sup>405</sup>. Het wetsartikel is overigens gebrekkig geredigeerd want het geeft de indruk dat het de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein voor het vervoer van door hem ontvangen goederen betreft, terwijl het in realiteit uiteraard een aansprakelijkheid in hoofde van de scheepseigenaar vestigt<sup>406</sup>, of beter in hoofde van de vervoerder, want ook deze uit de *Ordonnance de la marine* gesproten bepaling<sup>407</sup> dateert uit een tijd waarin tussen eigenaar en reder/vervoerder nog geen onderscheid werd gemaakt<sup>408</sup>. Bovenop deze problemen komt nog dat de Belgische rechtspraak i.v.m. cognossementsvervoer ertoe heeft geleid dat de scheepseigenaar aansprakelijk werd verklaard op basis van een door de agent van de tijdbeverachter, niet “for the master” uitgegeven cognossement dat strijdig was met een ander, wel door de kapitein uitgegeven cognossement<sup>409</sup>.

Een zesde op de actuele zeerechtelijke context gestoelde reden om het door sommigen voorgestane fundamentele belang van artikel 46 van de Zeewet in vraag te stellen is dat deze regel inmiddels is gecomplementeerd en in feite meteen is terzijde geschoven door talrijke bijzondere internationale aansprakelijkheidsregelingen, i.h.b. deze welke betrekking hebben op schade i.v.m. milieuverontreiniging. Voorts wordt de inning van maritieme schuldvorderingen ondertussen mede geregeld – en vergemakkelijkt – door de internationale regeling ter zake van het bewarend scheepsbeslag welke is neergelegd in het Scheepsbeslagverdrag 1952, en door de regels inzake uitvoerend scheepsbeslag en scheepsvoorrechten. In deze context is het niet evident de in artikel 46 van de Zeewet geregelde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar als de centrale, onmisbare en alles dominerende bepaling te zien.

Een zevende reden is dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in andere landen, waaronder de buurlanden, zoals reeds aangehaald, en zoals hieronder nader geadstrueerd, niet zo verregaand is uitgebouwd als in België. Het Belgische zeerecht neemt in internationaal opzicht een ronduit extreme positie in<sup>410</sup>.

**4.214.** Uit deze beschouwingen mag minstens worden geconcludeerd dat de in artikel 46 van de Belgische Zeewet neergelegde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar heden ten dage geenszins kan worden geacht een rechtsdogmatisch essentieel of vanzelfsprekend karakter te hebben.

De enige doeltreffende verantwoording van het huidige regime ligt in de beleidskeuze die de Belgische rechtspraak en rechtsleer nu eenmaal hebben gemaakt om de schuldeisers van het schip, inz. de ladingbelanghebbenden, maximale bescherming te bieden. Het gaat om een praktische optie die gerationaliseerd wordt aan de hand van een vermeende rechtshistorische worteling en rechtstheoretische noodzaak.

- RECHTSONZEKERHEID ROND DE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR I.V.M. EXPEDITEURSCOGNOSSEMENTEN EN ANDERE HEDENDAAGSE VERVOERDOCUMENTEN

**4.215.** De problematiek van de expediteurscognossementen werd hierboven reeds enkele malen aangestipt<sup>411</sup>. De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar i.v.m. vervoer onder expediteurscognossementen en andere moderne vervoerdocumenten zoals NVOCC-

---

<sup>405</sup> Zie *supra*, nr. 4.191.

<sup>406</sup> Zie Jacobs I, 142-143, nr. 115.

<sup>407</sup> Zie art. 9, T. I, B. II van de *Ordonnance*.

<sup>408</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.212.

<sup>409</sup> Zie Antwerpen 8 april 1981, *RHA* 1981-82, 129, ook besproken in Libouton 131-132, nr. 1. De cassatievoorziening werd verworpen bij Cass., 16 september 1983, *RHA* 1983-84, 135.

<sup>410</sup> Zie nogmaals *infra*, nrs. 4.223 e.v.

<sup>411</sup> Zie *supra*, nrs. 4.197 en 4.212.



cognossementen, doorcognossementen en FIATA B/Ls geeft regelmatig aanleiding tot discussie, en is in artikel 46 van de Zeewet niet specifiek geregeld.

Stevens vat de huidige positie samen als volgt:

*[...] De recente rechtspraak heeft [...] een uitzondering aanvaard op het vermoeden van ondertekening door of voor de kapitein, m.n. wanneer voor eenzelfde transport meerdere cognossementen worden uitgegeven. Deze situatie doet zich voor wanneer een cognossement wordt uitgegeven door een vervoerder, die zelf noch scheepseigenaar, noch bevrachter is (NVOCC-cognossementen, expeditieurgnossementen,...). Deze vervoerder dient vervolgens op zijn beurt een vervoerovereenkomst te sluiten met een scheepseigenaar of bevrachter, die doorgaans een eigen cognossement uitgeeft ('kapiteinscognossement'). In de bestemmingshaven worden de goederen door de scheepseigenaar of bevrachter, tegen presentatie van hun eigen cognossement, afgeleverd aan de vervoerder, die ze vervolgens, tegen presentatie van zijn cognossement, aflevert aan de ladingbelanghebbende. Aangezien de kapitein in dergelijke omstandigheden zelf een eigen cognossement heeft uitgegeven, kan niet langer meer aangenomen worden dat het andere cognossement eveneens door of voor hem zou zijn uitgegeven. De scheepseigenaar kan derhalve niet o.g.v. art. 46, § 2 Z.W. aangesproken worden voor de verbintenissen voortvloeiend uit dit andere cognossement; hij is enkel gehouden onder het cognossement dat door de kapitein zelf werd uitgegeven.*

*Deze uitzondering geldt echter niet wanneer de kapitein, ondanks het feit dat hij zelf ook een eigen cognossement heeft uitgegeven, het ander cognossement tot het zijne heeft gemaakt, bijvoorbeeld door ter bestemming de goederen rechtstreeks af te leveren aan de ladingbelanghebbende tegen presentatie van het andere cognossement.*

*[...] Soms wordt geoordeeld dat het vermoeden van ondertekening door of voor de kapitein evenmin geldt wanneer het gaat om een FIATA-cognossement of een doorcognossement, omdat dit soort cognossementen normaal niet door de kapitein zouden [sic] worden uitgegeven. Doorgaans zal in dergelijke hypothese echter de zeevervoerder zelf een eigen cognossement uitgegeven hebben, en geldt derhalve de zonet besproken uitzondering. Wanneer de zeevervoerder echter geen eigen cognossement uitgegeven heeft, impliceert dit dat het zeetraject uitgevoerd werd onder dekking van het FIATA-cognossement of het doorcognossement, dat de kapitein zich dan noodzakelijkwijze tot het zijne heeft gemaakt. In dat geval is de scheepseigenaar o.g.v. art. 46, § 2 Z.W. gehouden onder het FIATA-cognossement of doorcognossement<sup>412</sup>.*

Grotendeels, maar niet volledig in dezelfde zin schrijft Poelmans over de FIATA Multimodal Transport Bill of Lading:

*Dat overigens deze cognossementen, omdat zij geen kapiteinscognossementen zijn, niet verondersteld worden de eigenaar te verbinden, lijkt inmiddels een aanvaarde zaak te zijn.*

*Dit is ook logisch. De vervoerder onder een expeditieurgnossement dient immers op zijn beurt een vervoerovereenkomst te sluiten met een zeevervoerder, een scheepseigenaar of bevrachter die doorgaans een eigen cognossement uitgeeft. [...] De reder of kapitein kent dan dit expeditieurgnossement niet, zodat niet langer aangenomen wordt dat het expeditieurgnossement door of voor hem zou zijn uitgegeven. Hij en al evenmin de scheepseigenaar, bij toepassing van art. 46 § 2 Zeewet, kunnen op grond ervan worden aangesproken.*

*Dit laatste belet uiteraard niet dat de zeevervoerder of kapitein partij kan worden of betrokken kan geraken bij het verloop van een NVOCC-cognossement. Bekend is het dossier waarbij een zeevervoerder een geclausuleerd zee-cognossement aan een inlader afgeeft, die zelf een NVOCC-cognossement in omloop zou brengen. De inlader, symbolisch Lucky Shipping genaamd, die weinig gelukkig is met een zwaar geclausuleerd zee-cognossement, reikt dit op de plaats van verscheping al in bij de agent van de*

<sup>412</sup> Stevens Voc, 208-209, nrs. 357-358.

*zeevervoerder en komt met deze laatste overeen dat te Antwerpen, als plaats van lossing en aflevering, de goederen zouden worden afgeleverd aan de drager van het Lucky Shipping-cognossement, waarvan later zou blijken dat dit cognossement een schoon of clean-cognossement was.*

*Geoordeeld werd verder dat wanneer een FLATA-cognossement in omloop werd gebracht vermoed mag worden dat het niet door of namens de kapitein is uitgegeven, om reden dat dit soort cognossementen normaal niet door de kapitein worden uitgegeven.*

*Mr. F. STEVENS merkt op dat wanneer de zeevervoerder geen eigen cognossement uitgegeven heeft, dit impliceren zou dat het zeevervoer uitgevoerd werd onder dekking is van het expediteurscognossement. De vraag echter is of dit per definitie en niet eerder afhankelijk is van de vraag in welke mate de zeevervoerder het expediteurscognossement tot het zijne heeft gemaakt en m.a.w. hiertoe zou zijn toegetreden<sup>413</sup>.*

Uit deze samenvattingen van het vigerende recht blijkt dat wetgevende verduidelijking ook op dit specifieke punt gewenst is. Op het daarbij te zoeken belangenevenwicht wordt hieronder nog nader ingegaan<sup>414</sup>.

#### - ONOVERZICHTELIJKHEID VAN HET AANSPRAKELIJKHEIDSREGIME VOOR DE BINNENVAART

**4.216.** Vragen rijzen eveneens op i.v.m. de in artikel 273, § 1, 2° van de Zeewet bepaalde toepasselijkheid van artikel 46 van de Zeewet “op de binnenvaartuigen en op de vaartuigen en drijvende tuigen door de Koning daarmee gelijkgesteld”. Deze toepasselijkheid geldt zonder enige afwijking.

Zoals hieronder nader zal worden toegelicht, is het niet duidelijk welke tuigen precies zijn bedoeld<sup>415</sup>.

Een eerste, fundamenteel knelpunt is dat de hierboven reeds besproken, in artikel 273, § 1, 2° aangekondigde gelijkstelling van door de Koning te bepalen vaartuigen en drijvende tuigen met “binnenvaartuigen” in het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit alleen is doorgevoerd “voor de toepassing van de artikelen 2 en 3” van dat besluit, welke uitsluitend de aansprakelijkheidsbeperking betreffen, en niet voor de toepassing van artikel 46 van de Zeewet. Het geheel van de samen te lezen bepalingen leidt m.a.w. niet tot een sluitende toepasselijkverklaring van artikel 46 op de bedoelde vaartuigen en drijvende tuigen.

Verder bepaalt artikel 46, § 2 van de Zeewet dat de scheepseigenaar o.m. burgerlijk aansprakelijk is voor de handelingen van en de verbintenissen aangegaan door de “kapitein”, een term die alleen m.b.t. zeeschepen wordt gebruikt. Dit is verwarrend want algemeen wordt aangenomen dat de gezagvoerder van een binnenschip – inz. de zetschipper – niet over vertegenwoordigingsbevoegdheid beschikt en dus geen verbintenissen kan aangaan die de

---

<sup>413</sup> Poelmans, A., “Het expediteurscognossement: meer bepaald de FIATA B/L”, De Weerdt III, (63), 76-77, nr. 1291.

<sup>414</sup> Zie *infra*, nrs. 4.256 e.v. Het is vooralsnog niet volledig duidelijk in welke omstandigheden een vordering gestoeld op een NVOCC-cognossement kan worden beschouwd als een zeevordering in de zin van artikel 1468 Ger.W., die aanleiding kan geven tot een bewarend scheepsbeslag (zie daarover Poelmans, A., “Het expediteurscognossement: meer bepaald de FIATA B/L”, in De Weerdt III, (63), 114-115, nr. 1318). Deze kwestie lijkt echter voorbehouden voor verdragsautonome interpretatie en kan dus bezwaarlijk nader in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden geregeld.

<sup>415</sup> Zie *infra*, nr. 4.352.

scheepseigenaar binden<sup>416</sup>. In die mate lijkt het toepasselijk verklaren van artikel 46 op binnenschippers op het eerste gezicht moeilijk te verantwoorden. Indien men de wettekst, zoals reeds in 1952 door het Hof van Cassatie gesuggereerd<sup>417</sup>, in beperkende zin interpreteert, zou men *a contrario* kunnen concluderen dat de eigenaar van een binnenschip niet op basis van artikel 46 van de Zeewet aansprakelijk kan zijn voor de buitencontractuele fouten van de zetschipper. Ook dergelijke interpretatie werd echter niet door de regelgever beoogd.

**4.217.** Ingevolge de Wet van 11 april 1989<sup>418</sup> is artikel 46 van de Zeewet ook van toepassing op zeegaande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst en op de zeegaande vaartuigen ingezet voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek. Ook in dit verband rijst het probleem dat in artikel 46 de term “kapitein” wordt gebruikt, terwijl die in de bedoelde andere sectoren dan de koopvaardij niet of niet algemeen gangbaar is.

#### - HET ONTBREKEN VAN EEN WETTELIJKE IPR-REGELING

**4.218.** Omtrent het IPR m.b.t. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar is in België nooit specifieke wetgeving tot stand gebracht.

Rechtspraak en rechtsleer over de kwestie lijken eerder schaars. In 2006 oordeelde het Hof van Beroep te Antwerpen dat artikel 46 van de Zeewet wat betreft de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar inzake cognossementsvervoer alleen toepassing kan vinden wanneer “het Belgisch zeerecht” van toepassing is<sup>419</sup>.

Inmiddels wordt de problematiek allicht sluitend afgedekt door de Rome I-Verordening en de Rome II-Verordening. Onder eerstgenoemde Verordening wordt de vraag of er hoofdelijke gehoudenheid voorhanden is, allicht beheerst door het op de overeenkomst toepasselijke recht<sup>420</sup>. De Rome I-Verordening regelt uitdrukkelijk het IPR m.b.t. het regresrecht van de hoofdelijk aansprakelijke solvens (art. 16). Het recht dat toepasselijk is ingevolge de Rome II-Verordening regelt o.m. de vaststelling wie voor een handeling aansprakelijk kan worden gesteld (art. 15, a)) en de aansprakelijkheid voor handelingen van anderen (art. 15, g)). In Nederland gaat Smeele ervan uit dat het ingevolge de Rome II-Verordening toepasselijke recht mede het internationale geldingsbereik bepaalt van de Nederlandse wettelijke bepalingen inzake kanalisatie van aansprakelijkheid naar de “reder” (d.i. de scheepseigenaar)<sup>421</sup>. De Verordening bevat ook een regeling m.b.t. het regresrecht van de betalende schuldenaar in geval van meervoudige aansprakelijkheid (art. 20).

In dit licht is het niet nodig in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek specifieke bepalingen op te nemen.

---

<sup>416</sup> Zie Blauwboek 5. Volgens bepaalde oudere rechtsleer moet het begrip kapitein in artikel 46 van de Zeewet nu reeds worden verstaan als eenieder die daadwerkelijk het gezag uitoefent (zie Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navires*, Brussel, Larcier, 1910, 61 en 106).

<sup>417</sup> Zie de verwijzing *infra*, nr. 4.281.

<sup>418</sup> Zie *supra*, nr. 4.170.

<sup>419</sup> Antwerpen, 26 juni 2006, EVERGREEN AMERICA CORPORATION / CHINA PACIFIC INSURANCE CO. Ltd. C.s., 2004/AR/1906 en 2004/AR/2016, onuitg.

<sup>420</sup> Vgl. o.m. De Meyer, J., “Verbintenissen uit grensoverschrijdende overeenkomsten”, *NjW* 2008, (854), 868, nr. 79.

<sup>421</sup> Smeele, F.G.M., “Implicaties Rome II voor het zee- en vervoerrecht”, in Smeele, F.G.M. (red.), *Conflictenrecht in ontwikkeling*, Zutphen, Paris, 2009, (29), 41-42.

**4.219.** De regeling van de grondslag van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar werd internationaal nooit eengemaakt. Nochtans koesterde het Antwerpse handelsrechtcongres van 1885 een ambitie in die zin. Het stelde de volgende regeling voor:

*11 et 12. – Les propriétaires de navires sont civilement responsables vis-à-vis des affréteurs et chargeurs, des faits de leurs capitaines et de leurs préposés relatifs à la cargaison, à moins qu'ils ne justifient que le dommage provient de la force majeure.*

*Il est néanmoins loisible aux parties de déroger par des stipulations particulières à cette responsabilité, sauf les exceptions ci-après.*

*Il doit être interdit aux propriétaires de navires de s'exonérer d'avance de leur responsabilité par une clause insérée dans le contrat d'affrètement, le connaissement ou toute autre convention:*

*a) Pour tous les faits de leurs capitaines ou de leurs préposés qui tendraient à compromettre le parfait état de navigabilité des navires.*

*b) Pour tous ceux qui auraient pour effet de causer des dommages par vice d'arrimage, défaut de soins, ou incomplète délivrance des marchandises confiées à leur garde.*

*c) Pour toute baraterie, tous faits, actes ou négligences, ayant le caractère de la faute lourde.*

*La responsabilité des propriétaires de navires dérivant des faits et engagements de leurs préposés est limitée à la valeur du navire et du fret au moment de la poursuite.*

*Ils peuvent se libérer de cette responsabilité par l'abandon du navire et du fret.*

*L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.*

*[...]*

*La loi du pavillon détermine l'étendue de la responsabilité ou de la garantie du propriétaire du navire, à raison des actes du capitaine et des gens de l'équipage.*

*13. – Sauf l'application des règles en matière de société, il n'existe point de solidarité entre les divers copropriétaires de parts de navires.*

*14. – La responsabilité de propriétaire subsiste même quand il a remis la possession du navire à un affréteur-armateur qui l'exploite, sauf son recours contre ce dernier.*

*15. – La loi de pavillon régit, en tout pays, les différends relatifs au navire et à la navigation, qu'ils se produisent entre les copropriétaires et le capitaine, entre les propriétaires ou le capitaine et les gens de l'équipage<sup>422</sup>.*

Ook in het voorontwerp van internationale zeehandelswet van Jacobs en in de resoluties van het Brusselse handelsrechtcongres uit 1888 waren mogelijke uniforme regelingen opgenomen<sup>423</sup>.

Deze nochtans interessante voorstellen werden echter nooit opgenomen of uitgewerkt in een verdragstekst.

**4.220.** Uit de hieronder verzamelde rechtsvergelijkende notities blijkt dat buitenlandse wetgevingen i.v.m. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar erg uiteenlopende regelingen bevatten. Deze vaststelling is niet nieuw; ook oudere rechtsleer noteerde unaniem aanzienlijke

<sup>422</sup> X., *Actes du congrès international de droit commercial d'Anvers (1885)*, Brussel / Parijs, Ferdinand Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1886, 413-414 en de besprekingen op 152 e.v.; zie o.m. ook Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navires*, Brussel, Larcier, 1910, 37-38.

<sup>423</sup> Zie X., *Actes du congrès international de droit commercial de Bruxelles (1888)*. *Droit maritime - Lettre de change*, Brussel / Parijs, Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1889, 414 en de besprekingen op 283 e.v.; zie voorts Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navires*, Brussel, Larcier, 1910, 38-41.

divergenties<sup>424</sup> en inz. dat de ene wetgeving de reder viseert, de andere de eigenaar, en nog andere beiden<sup>425</sup>. De gezaghebbende Duitse zeerechtspecialist Wüstendörfer troostte zich met de bedenking dat de rechtsonzekerheid rond het aansprakelijkheidsstatuut van de scheepsexploitant en de bevrachter een wereldwijd fenomeen is<sup>426</sup>. In zijn recentere proefschrift over passieve legitimatie uit cognossement stelde Smele vast dat specifiek in dat verband disuniformiteit eveneens troef is, zodat nog veel progressie geboekt zal moeten worden, alvorens eenvormigheid zal zijn bereikt<sup>427</sup>.

De uit te werken nieuwe Belgische wetgeving kan dus niet aansluiten bij een internationaal verdrag of een uniforme wetgevende praktijk.

**4.221.** Er bestaan geen Europese regels over de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Wel geldt een bij Verordening omschreven verzekeringsplicht<sup>428</sup>.

**4.222.** Of de huidige Belgische regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar verenigbaar is met de fundamentele principes inzake de bescherming van het eigendomsrecht, zoals neergelegd in artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het EVRM en ook in in artikel 16 van de Belgische Grondwet, blijft vooralsnog een open vraag.

#### C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

##### - DUITSLAND

**4.223.** Ook naar Duits recht rust op de scheepseigenaar een bijzondere wettelijke aansprakelijkheid. Zij strekt echter beduidend minder ver dan in België.

Vooreerst bepaalt § 485 van het *Handelsgesetzbuch*:

*Der Reeder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Er haftet den Ladungsbeteiligten jedoch nur soweit, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat.*

Voor een goed begrip van deze bepaling dient eraan te worden herinnerd dat het begrip “Reeder” in het Duitse wetboek duidt op de scheepseigenaar<sup>429</sup>.

**4.224.** Uiteraard geldt ook in het Duitse recht dat de scheepseigenaar aansprakelijk is voor zijn eigen daden en dat hij gebonden is door de rechtshandelingen gesteld door zijn vertegenwoordiger<sup>430</sup>. Dit wordt echter niet in het *Handelsgesetzbuch* herhaald.

De bepaling van § 485 betreft evenmin aansprakelijkheid voor hulppersonen<sup>431</sup>. Zij betreft wél handelingen gesteld door personen in dienst van het schip die optreden met toelating of

---

<sup>424</sup> Van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navires*, Brussel, Larcier, 1910, 5-37 en inz. de conclusie op deze laatste p.

<sup>425</sup> Zie bijv. reeds de indicaties in Danjon II, 239-240, nr. 632.

<sup>426</sup> Wüstendörfer, 119, § 13.

<sup>427</sup> Smele, 270.

<sup>428</sup> Zie *infra*, nr. 4.426.

<sup>429</sup> Zie *supra*, nr. 4.30.

<sup>430</sup> Rabe, 61, nr. 9.

<sup>431</sup> Rabe, 61, nr. 10.

toestemming van de scheepseigenaar of de kapitein<sup>432</sup>. Rechtspraak en rechtsleer bieden een rijke casuïstiek waaruit o.m. te onthouden valt dat de scheepseigenaar naar omstandigheden aansprakelijkheid heeft te dragen voor de bemanning van de sleepboot, bootlieden, verhalers op een scheepswerf, wakers, stuwadoors en markeerders<sup>433</sup>. De wettekst eist hierbij wel dat het gaat om handelingen “in Ausführung von Dienstverrichtungen”<sup>434</sup>.

De bijzondere aansprakelijkheid neergelegd in § 485 wordt verklaard doordat de scheepseigenaar moet instaan voor de door hem in het leven geroepen bijzondere gevaren en doordat derden tegen deze gevaren moeten worden beschermd.

De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wordt beschouwd als “adjektizisch”, d.w.z. dat zij maar speelt in zoverre de schadelijder, op grond van een andere rechtsregel, over een vordering tot schadevergoeding beschikt tegen het betrokken bemanningslid zelf. Artikel 485 HGB is m.a.w. geen “selbständige Deliktsnorm”. Rabe verklaart dit nader als volgt:

*Die Vorschrift bewirkt vielmehr, daß ein gegen eine andere Person bestehender Ersatzanspruch auch gegen den Reeder geltend gemacht werden kann. Es ist dies ein Fall gesetzlicher Gesamtschuldnerschaft, da Reeder und Besatzungsmitglied als Gesamtschuldner haften*<sup>435</sup>.

In voorkomend geval beschikt de scheepseigenaar over een regresvordering tegen de schadeveroorzaker<sup>436</sup>.

**4.225.** De tweede zin van § 485 HGB betreft specifiek de aansprakelijkheid tegenover de ladingbelanghebbenden.

Hij strekt ertoe de scheepseigenaar slechts in zoverre aansprakelijk te maken, als de vervoerder aansprakelijk is, en zulks ongeacht of de scheepseigenaar als vervoerder optreedt of niet<sup>437</sup>.

Wanneer de scheepseigenaar niet als vervoerder optreedt, rust op hem niet de wettelijke aansprakelijkheid van deze laatste voor zijn eigen aangestelden<sup>438</sup>.

De wettelijke aansprakelijkheidsregeling is van aanvullend recht zodat partijen ervan kunnen afwijken<sup>439</sup>.

**4.226.** Het toepassingsgebied van artikel 485 HGB is door artikel 7 van het *Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB)* uitgebreid tot niet met winstoogmerk uitgbate schepen.

**4.227.** Wat het IPR betreft, wordt er in het Duitse recht van uitgegaan dat de in § 485 HGB vastgelegde mede-aansprakelijkheid van de “Reeder” maar in het gedrang komt wanneer het betrokken bemanningslid zelf primair aansprakelijk is naar Duits recht. Alleen in dat geval wijst §

---

<sup>432</sup> Rabe, 62, nr. 11.

<sup>433</sup> Zie nader Rabe, 63-64, nrs. 18-24.

<sup>434</sup> Zie daarover nader Rabe, 64-65, nrs. 25-27.

<sup>435</sup> Rabe, 68, nr. 42; vgl. Herber, 204 en ook Athanassopoulou, 69.

<sup>436</sup> Zie daarover Rabe, 70-71, nrs. 55-57.

<sup>437</sup> Rabe, 73, nr. 68.

<sup>438</sup> Rabe, 73, nr. 69. Zie inz. § 607 HGB, dat luidt:

(1) *Der Verfrachter hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden.*

(2) *Ist der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer entstanden, so hat der Verfrachter nur sein eigenes Verschulden zu vertreten. Zur Bedienung des Schiffes gehören nicht solche Maßnahmen, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen werden.*

<sup>439</sup> Rabe, 74, nr. 72.

485 de schuldeiser in de persoon van de scheepseigenaar een bijkomende schuldenaar toe. Het IPR m.b.t. de primaire contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid werd geregeld in het *Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche* (EGBGB) (art. 27-37 resp. 40-42)<sup>440</sup>. De bepalingen betreffende contractuele aansprakelijkheid zijn inmiddels opgeheven.

**4.228.** De uitvoerige Duitse wettelijke regeling m.b.t. de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt elders besproken<sup>441</sup>.

Daarnaast moet rekening worden gehouden met § 644 HGB, ten gevolge waarvan het ontbreken of de onjuistheid van de naamsvermelding van de vervoerder in het cognossement een onweerlegbaar vermoeden doet ontstaan dat de “Reeder” van het schip zelf de vervoerder is. Bedoeld wetsartikel luidt inderdaad:

*Ist in einem vom Kapitän oder einem anderen Vertreter des Reeders ausgestellten Konnossement der Name des Verfrachters nicht angegeben, so gilt der Reeder als Verfrachter. Ist der Name des Verfrachters unrichtig angegeben, so haftet der Reeder dem Empfänger für den Schaden, der aus der Unrichtigkeit der Angabe entsteht.*

De regel geldt alleen wanneer het cognossement is ondertekend door de kapitein of een andere vertegenwoordiger van de “Reeder”, niet bij ondertekening door de agent van de tijdbvrachter. Blijkens de rechtspraak moet het ook gaan om een cognossement in handen van een derdehouder. De afzender-cognossementhouder weet immers met wie hij gecontracteerd heeft en behoeft derhalve geen bijkomende bescherming<sup>442</sup>. De regel strekt er dus toe de derde-cognossementhouder te beschermen tegen de onzekerheid die dreigt wanneer de kapitein van een in bevrachting varend schip cognossementen ondertekent zonder daarbij duidelijk te maken namens wie hij handelt, en is er meteen op gericht het cognossement zijn functie als waardepapier te laten vervullen<sup>443</sup>. Volgens de heersende doctrine volgt uit de wettelijke regel geen cumulatieve gehoudenheid van de “Reeder” met de bevrachter, maar wordt de “Reeder” de uitsluitende schuldenaar<sup>444</sup>. Van een hoofdelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de cognossementvervoerder is in het Duitse recht geen sprake<sup>445</sup>.

**4.229.** De rechtspositie van de reder/niet-eigenaar is specifiek geregeld in § 510 HGB, dat luidt:

*(1) Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut, wird im Verhältnis zu Dritten als der Reeder angesehen.*

*(2) Der Eigentümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, es sei denn, daß die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.*

In § 510 (1) wordt de “Ausrüster” geïsoleerd – een rechtsfiguur die in het gangbare Zuidnederlandse spraakgebruik eerder met de “reder” kan worden gelijkgesteld dan met de Duitse “Reeder”, welke laatste, zoals al herhaaldelijk opgemerkt<sup>446</sup>, de eigenaar van het schip is.

---

<sup>440</sup> Zie nader Rabe, 78-80, nrs. 91-98.

<sup>441</sup> Zie Blauwboek 5.

<sup>442</sup> Zie Rabe, 717, nr. 13; Smeele, 215-216.

<sup>443</sup> Rabe, 714, nr. 1; Smeele, 217.

<sup>444</sup> Rabe, 714, nr. 4; Smeele, 218-220.

<sup>445</sup> Zie daaromtrent o.m. Rabe, 715, nrs. 5-7.

<sup>446</sup> Zie inz. *supra*, nr. 4.30.

De hoedanigheid van “Ausrüster” kan voortvloeien uit rompbevrachting, huur, lening, vruchtgebruik of zelfs diefstal. Een tijdbevrachting met *employment clause* en een reisbevrachting volstaan niet. Een verhuur van een bemand schip met overdracht van de arbeidsovereenkomsten maakt de huurder wél tot “Ausrüster”. I.v.m. niet met winstoogmerk geëxploiteerde schepen wordt gewaagd van een “Quasi-Ausrüster”<sup>447</sup>.

De besproken wetsbepaling strekt ertoe de “Ausrüster” ten opzichte van derden alle rechten en plichten van de “Reeder” toe te kennen.

Toch blijft de scheepseigenaar mede aansprakelijk in de mate dat zijn schip als verhaalsobject blijft fungeren. Zoals Rabe schrijft:

*Derjenige, der ein Schiff iSv § 510 verwendet, soll auch wie ein Reeder haften, dh der Vermögensgegenstand, der ihn zum Erwerb durch Seefahrt dient, soll den Gläubigern auch als Haftungsobjekt zur Verfügung stehen. Damit haftet der Eigentümer für die Verbindlichkeiten, die der Ausrüster bei der Verwendung des Schiffes eingeht. Insoweit trifft nach wie vor die Feststellung Wüstendörfers aaO zu: “Warum gab er sein Schiff freiwillig um des Chartergeldes willen an einen anderen Seefahrtsunternehmern fort! Wer den guten Tropfen genießt, der genießt auch den bösen”<sup>448</sup>.*

Het valt op dat deze laatste bedenking aansluit bij de hierboven vermelde uitleg door Danjon i.v.m. het vroegere Franse recht, dat ook bij rompbevrachting weliswaar de persoonlijke medeaansprakelijkheid van de scheepseigenaar handhaafde, voorbij de functie van het schip als verhaalsobject<sup>449</sup>.

De Duitse wettelijke accentuering van de aansprakelijkheid tegenover derden van de “Ausrüster” wordt nader verantwoord doordat deze laatste zich tegenover de derden als reder-scheepseigenaar voordoet, en de gevolgen van deze rechtsschijn op zich moet nemen<sup>450</sup>. Wie een schip huurt, dat exploiteert in het raam van een eigen lijndienst, daarbij de eigen rederijvlag en -kleuren bezigt, de eigen cognossementsformulieren gebruikt, en zich tegenover derden als reder manifesteert, handelt als “Scheinreeder” en kan rechtsvorderingen niet te goeder trouw afwijzen op basis van het argument dat hij niet de eigenaar van het schip is. Economisch gezien is het bovendien wenselijk in het middelpunt van de juridische regeling van het scheepvaartbedrijf niet de kapitaalverschaffer, maar wel de verantwoordelijke scheepvaartondernemer te plaatsen. Ingevolge § 510 HGB is de “Ausrüster” aansprakelijk, maar moet de eigenaar van het schip dwanguitvoering op zijn schip toestaan. Ingevolge de oude regeling van de scheepsvoorrechten gold dat zelfs wanneer het ging om ladingschade-aansprakelijkheid teweeggebracht door een bevrachter die geen “Ausrüster” is<sup>451</sup>.

De vervanging van de eigenaar door de “Ausrüster” ingevolge § 510 HGB geldt ook voor de toepassing van de hierboven reeds besproken<sup>452</sup> § 644 over de gevolgen van de ontbrekende of onjuiste vermelding van de vervoerder in het cognossement<sup>453</sup>. Dit lokt kritiek uit, want de rompbevrachter is voor de beschermde derde-houder vaak onbekend<sup>454</sup>.

<sup>447</sup> Zie nader Rabe, 233-235, nrs. 4-17.

<sup>448</sup> Rabe, 236, nr. 22.

<sup>449</sup> Zie *supra*, nr. 4.212.

<sup>450</sup> Wüstendörfer, 115, § 13.

<sup>451</sup> Wüstendörfer, 119-121, § 13; zie o.m. ook Prüssmann, H., *Seehandelsrecht*, München, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1968, 1191-1192.

<sup>452</sup> Zie *supra*, nr. 4.228.

<sup>453</sup> Smeele, 215.

<sup>454</sup> Zie Wüstendörfer, 296, § 23 en Smeele, 218, vn. 94.



**4.230.** I.v.m. de verhaalbaarheid van schulden op het schip moet verder rekening worden gehouden met §§ 755 en 760 HGB betreffende het geldend maken van scheepsvoorrechten<sup>455</sup>. Deze bepalingen luiden:

§ 755

*(1) Die Schiffsgläubiger haben für ihre Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff. Das Pfandrecht kann gegen jeden Besitzer des Schiffes verfolgt werden.*

*(2) Das Schiff haftet auch für die gesetzlichen Zinsen der Forderungen sowie für die Kosten der Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.*

§ 760

*(1) Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiff erfolgt nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.*

*(2) Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster oder gegen den Kapitän gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster oder gegen den Kapitän gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.*

*(3) Bei der Verfolgung des Pfandrechts des Schiffsgläubigers gilt zugunsten des Gläubigers als Eigentümer, wer im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist. Das Recht des nicht eingetragenen Eigentümers, die ihm gegen das Pfandrecht zustehenden Einwendungen geltend zu machen, bleibt unberührt.*

Uit deze bepalingen volgt dat een veroordeling van de “Ausrüster” of de kapitein ook kan worden uitgevoerd lastens de scheepseigenaar. De scheepseigenaar kan zich niet verzetten tegen de realisatie van scheepsvoorrechten, d.w.z., zoals Rabe schrijft, “er haftet den Schiffsgläubigern dinglich mit dem Schiff”<sup>456</sup>. Op te merken valt echter dat de ladingbelanghebbende naar Duits recht niet meer over een scheepsvoorrecht beschikt, zodat zijn vordering in vele gevallen niet op het schip kan worden verhaald<sup>457</sup>.

**4.231.** In het Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz – BinSchG) is op analoge wijze bepaald:

§ 103

*(1) Die Schiffsgläubiger haben an dem Schiffe nebst Zubehör ein Pfandrecht.*

*(2) Das Pfandrecht ist gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes verfolgbar.*

*(3) Die Befriedigung aus dem Pfande erfolgt auf Grund eines vollstreckbaren Titels nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.*

**4.232.** In het voorstel voor een nieuw Duits maritiem wetboek uit 2009 wordt de huidige situatie niet wezenlijk gewijzigd. Wel wordt de scheepseigenaar verplicht om derden de identiteit van de desgevallend optredende en aansprakelijke “Ausrüster” mee te delen.

De relevante bepalingen luiden als volgt:

§ 476 Reeder

*Reeder ist der Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes.*

---

<sup>455</sup> Voor een analyse van het Duitse recht i.v.m. scheepsvoorrechten en aansprakelijkheid van de scheepseigenaar vanuit rechtsvergelijkend perspectief, zie Delwaide, L., “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in LA Roland, (107), 194-203.

<sup>456</sup> Rabe, 236, nrs. 25-26; vgl. Athanassopoulou, 100-101.

<sup>457</sup> Zie daarover o.m. Herber, 288-289.

#### § 477 Ausrüster

(1) *Ausrüster ist, wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt.*

(2) *Der Ausrüster wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen.*

(3) *Der Reeder kann sich einem Dritten gegenüber auf das Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses nur berufen, wenn er diesem den Namen und die Anschrift des Ausrüsters mitteilt.*

#### § 480 Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen

*Der Reeder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung, ein an Bord tätiger Lotse oder eine sonstige im Rahmen des Schiffsbetriebs tätige Person, die der Reeder auch nur vorübergehend einsetzt und die seiner Weisungsbefugnis untersteht, in Ausführung der Verrichtung einem Dritten zufügt und für den sie haftet.*

De toelichting vermeldt in dit verband:

*Die herkömmlichen Begriffe sollen im Wesentlichen beibehalten werden. Insbesondere soll für den Reederbegriff weiterhin an das Eigentum am Schiff als Betriebsanlage angeknüpft werden, weil dieses Merkmal für Außenstehende leichter erkennbar ist als die Funktion des bloßen Betreibers in der heutigen arbeitsteiligen Seewirtschaft. Neu geschaffen werden soll eine Obliegenheit des Eigentümers zur Offenlegung eines Ausrüstungsverhältnisses (§ 477 Absatz 3 HGB-E); gibt der Eigentümer den Ausrüster nicht an, soll er selbst haften<sup>458</sup>.*

Steeds i.v.m. de voorgestelde § 477 wordt nog verklaard:

*Nicht unter den Begriff des „Ausrüsters“ fällt der Zeitcharterer. Da der Zeitcharterer, wie sich aus § 540 HGB-E ergibt, lediglich über die Verwendung eines ihm vom Zeitvercharterer zur Verfügung gestellten Schiffes mit Besatzung bestimmt, jedoch nicht für die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich ist, ist er nicht als „Betreiber“ des Schiffes im Sinne des Absatzes 1 anzusehen. Absatz 3 ist gänzlich neu. Er regelt eine Pflicht des Eigentümers zur Offenlegung eines Ausrüstungsverhältnisses. Hiermit soll insbesondere im Bereich der deliktischen Haftung die Ermittlung der Identität des Schuldners für den Geschädigten erleichtert werden<sup>459</sup>.*

De voorgestelde § 480 wordt als volgt verantwoord:

*Die vorgeschlagene Vorschrift, die gleichzeitig Anspruchsgrundlage und Zurechnungsnorm ist, geht auf die Regelung des § 485 Satz 1 HGB zurück, enthält aber einige bedeutsame Änderungen. Sie soll – wie schon § 485 Satz 1 HGB – den besonderen Gefahren Rechnung tragen, die mit dem Betrieb eines Schiffes für Dritte verbunden sind.*

*Nach dem Entwurf soll die „adjektivische Haftung“ des Reeders nicht nur – wie bisher – die Haftung für Personen der Schiffsbesatzung und an Bord tätige Lotsen umfassen, sondern auch die Haftung für „sonstige im Rahmen des Schiffsbetriebs tätige Personen, die der Reeder auch nur vorübergehend einsetzt und die seiner Weisungsbefugnis unterstehen“. Erfasst werden damit beispielsweise auch Arbeitnehmer eines selbständigen Stauereiunternehmens, das vom Reeder oder einer von ihm ermächtigten Person, etwa einem Bereederer, mit dem Beladen oder dem Löschen des Schiffes beauftragt wurde. Mit der Erweiterung des Regelungsbereichs soll der Rechtsprechung Rechnung getragen werden, die § 485 HGB auf diese Fälle bereits entsprechend angewendet hat (BGHZ 26, 152, 155 f.; BGHZ 70, 113, 117; HansOLG Hansa 1953, 1337). Da die Regelung einen besonderen Ausgleich für die mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängenden besonderen Gefahren herbeiführen soll, darf es keinen wesentlichen Unterschied machen, ob der Reeder z. B. sein Schiff von eigenen Arbeitnehmern laden oder löschen oder diese Tätigkeit von einem selbständigen Stauereiunternehmen vornehmen lässt.*

<sup>458</sup> Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, 69.

<sup>459</sup> Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, 89.

*Zu den von § 480 HGB-E erfassten Personen zählen – wie bisher – auch die an Bord tätigen, jedoch vom Reeder nicht frei ausgewählten Lotsen (sog. Zwangslotsen). Es erscheint nicht sachgerecht, dem Vorbild von Artikel 17 Absatz 1 des Budapester Übereinkommens von 2001 über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI), der eine Haftung des Frachtführer für einen Zwangslotsen ausschließt, zu folgen und die adjektivische Haftung des Reeders für derartige Personen ebenfalls auszuschließen: Wenn schon der Reeder und der Lotse, wie in den §§ 592, 596 HGB-E vorgesehen, ihre Haftung global beschränken können, sollte zum Schutz des Geschädigten zumindest die Haftungsgrundlage verschärft werden.*

*Von der adjektivischen Reederhaftung nach wie vor nicht erfasst werden im Schiffsbetrieb tätige Personen, die ein Dritter, etwa der Charterer, Ablader oder Ladungsempfänger, eingesetzt hat.*

*Abweichend von § 485 HGB verwendet § 480 HGB-E nicht mehr die Formulierung „in Ausführung von Dienstverrichtungen“, sondern „in Ausführung der Verrichtung“. Diese Worte entsprechen in ihrer Bedeutung der wortgleichen Formulierung in § 831 Absatz 1 Satz 1 BGB, wobei § 480 HGB-E freilich, anders als § 831 Absatz 1 Satz 2 BGB, keine Exkulpationsmöglichkeit vorsieht.*

*Um auch eine Haftung des Reeders zu begründen, wenn die im Schiffsbetrieb tätige Person einem Dritten gegenüber im Rahmen einer Anspruchsgrundlage haftet, die kein Verschulden voraussetzt, wird anders als in § 485 Satz 1 HGB nicht mehr darauf abgestellt, ob die Person der Schiffsbesatzung oder der Lotse den Schaden „schuldhaft“ zufügt, sondern darauf, ob die genannte Person für den Schaden haftet. § 480 HGB-E enthält damit, anders als § 485 Satz 1 HGB, eine Gefährdungshaftung des Reeders für den Fall, dass die im Schiffsbetrieb tätige Person ihrerseits verschuldensunabhängig haftet.*

*Nicht übernommen wird die Regelung in § 485 Satz 2 HGB, wonach der Reeder den Ladungsbeteiligten nur soweit haftet, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat. Diese Regelung ist im Hinblick auf die §§ 517, 520 HGB-E entbehrlich, da der Reeder bereits in den in § 485 Satz 2 HGB geregelten Fällen als sog. ausführender Verfrachter haftet und eine Beschränkung seiner Haftung auf das Niveau des Frachtvertrages vorgesehen ist<sup>460</sup>.*

I.v.m. de gebrekkige vermelding van de identiteit van de vervoerder in het cognossement wordt de volgende nieuwe bepaling voorgesteld:

#### § 502 Mangelhafte Verfrachterangabe

*Ist in einem vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellten Konnossement der Verfrachter nicht angegeben oder ist in diesem Konnossement als Verfrachter eine Person angegeben, die nicht der Verfrachter ist, so ist aus dem Konnossement anstelle des Verfrachters der Reeder berechtigt und verpflichtet.*

De desbetreffende toelichting luidt:

*In Anlehnung an § 644 Satz 1 HGB regelt die Vorschrift die Fälle, in denen in dem Konnossement der Verfrachter entweder gar nicht angegeben ist oder – über den Wortlaut des § 644 Satz 1 HGB hinaus – jemand als Verfrachter bezeichnet ist, der nicht der wirkliche Verfrachter ist. In beiden Fällen soll der Reeder aus dem Konnossement berechtigt und verpflichtet sein, wenn das Konnossement von einer zur Zeichnung für den Reeder befugten Person ausgestellt wurde. Die unklare Formulierung des § 644 Satz 2 HGB, wonach der Name des Verfrachters „unrichtig angegeben“ sein muss, soll durch eine klarere Umschreibung ersetzt werden, wonach es für die Haftung des Reeders genügt, dass eine Person angegeben ist, die in Wirklichkeit nicht der Verfrachter ist und die deshalb an die Verpflichtungen aus dem Konnossement nicht gebunden ist. Sonstige Formen der Unrichtigkeit der Verfrachterangabe können jedoch den Aussteller nach § 505 HGB-E schadenersatzpflichtig machen.*

*Abweichend von § 644 Satz 1 HGB wird in der vorgeschlagenen Regelung auf die Wendung „gilt der Reeder als Verfrachter“ verzichtet, um klarzustellen, dass die Fiktion nur für den*

<sup>460</sup> Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 91-92.

*Konnossementsanspruch gilt, nicht dagegen für die Haftung aus dem Frachtvertrag. Der aus dem Konnossement haftende Reeder ist im Sinne der Vorschriften über das Konnossement – etwa hinsichtlich der Einwendungen, die er dem Konnossementsanspruch nach § 504 HGB-E entgegensetzen kann – als Verfrachter anzusehen.*

*Die in § 644 Satz 2 HGB enthaltene Regelung gehört nach Auffassung der Sachverständigengruppe systematisch zu der Frage der Haftung aus dem Konnossement und ist in § 505 HGB-E geregelt (vgl. die Bemerkungen dazu)<sup>461</sup>.*

I.v.m. de scheepsvoorrechten worden o.m. de volgende bepalingen voorgesteld, die van de huidige regeling niet wezenlijk afwijken:

#### § 580 Schiffsgläubigerrecht

*(1) Die Schiffsgläubiger haben für ihre Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff. Das Pfandrecht kann gegen jeden Besitzer des Schiffes verfolgt werden.*

*(2) Das Schiff haftet auch für die gesetzlichen Zinsen der Forderungen sowie für die Kosten der Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.*

#### § 584 Befriedigung des Schiffsgläubigers

*(1) Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiff erfolgt nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.*

*(2) Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.*

*(3) Zugunsten des Schiffsgläubigers gilt als Eigentümer, wer im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist. Das Recht des nicht eingetragenen Eigentümers, die ihm gegen das Pfandrecht zustehenden Einwendungen geltend zu machen, bleibt unberührt.*

Zoals hierboven reeds aangegeven<sup>462</sup>, is de visie op de kernfiguren van de “Reeder” en de “Ausrüster” in het bijgewerkte ontwerp uit 2011 onveranderd gebleven:

#### § 480 Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen

*Hat sich eine Person, die Mitglied der Schiffsbesatzung ist, die an Bord als Lotse tätig ist oder die sonst im Rahmen des Schiffsbetriebs auch nur vorübergehend tätig ist und der Weisungsbefugnis des Reeders untersteht, in Ausübung ihrer Tätigkeit einem Dritten gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht, so haftet auch der Reeder für den Schaden.*

De desbetreffende toelichting onderging blijkbaar geen fundamentele wijzigingen<sup>463</sup>.

I.v.m. de gebrekkige vermelding van de vervoerder in het cognossement wordt nu de volgende redactie voorgesteld:

#### § 518 Stellung des Reeders bei mangelhafter Verfrachterangabe

*Ist in einem Konnossement, das vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellt wurde, der Verfrachter nicht angegeben oder ist in diesem*

<sup>461</sup> Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 118-119.

<sup>462</sup> Zie *supra*, nr. 4.30.

<sup>463</sup> Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz van 5 mei 2011, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 114-115.

*Konnossement als Verfrachter eine Person angegeben, die nicht der Verfrachter ist, so ist aus dem Konnossement anstelle des Verfrachters der Reeder berechtigt und verpflichtet*<sup>464</sup>.

**4.233.** Samenvattend kan worden besloten dat het huidige Duitse zeerecht de scheepseigenaar vooreerst hoofdelijk aansprakelijk acht voor handelingen van de bemanning, maar dat deze aansprakelijkheid inz. bij rompbevrachting overgaat op de “Ausrüster” (de scheepsexploitant, inz. de rompbevrachter), zij het dat de scheepseigenaar moet dulden dat het schip, in het raam van de realisering van scheepsvoorrechten, als onderpand van schuldeisers blijft dienen. De medeaansprakelijkheid van de scheepseigenaar wordt ook in Duitsland verklaard als een vorm van risico-aansprakelijkheid ter bescherming van derden. Zij gaat echter duidelijk minder ver dan in België omdat de scheepseigenaar in geval van rompbevrachting geen persoonlijke medeaansprakelijkheid meer draagt.

Wanneer een kapiteinscognossement of een namens de “Reeder” uitgegeven cognossement de derde houder ervan niet toelaat de vervoerder te identificeren, wordt de vervoerdersaansprakelijkheid – alsdan uitsluitend – op de scheepseigenaar (en, in geval van rompbevrachting, op de “Ausrüster”) gelegd.

In de proeve van nieuw Duits wetboek uit 2009 worden geen fundamentele wijzigingen voorgesteld. Wel wordt de scheepseigenaar verplicht om aan de schadelijder in voorkomend geval de identiteit van de aansprakelijke “Ausrüster” mee te delen.

Het opvallendste verschil met België is dat de scheepseigenaar naar Duits recht geen algemene medegehoudenheid heeft te dragen uit hoofde van zeevervoerovereenkomsten. De scheepseigenaar en de cognossementsvervoerder zijn m.n. niet hoofdelijk (of *in solidum*) gehouden. Alleen wanneer het door de kapitein of namens de eigenaar uitgegeven cognossement de derde houder niet toelaat zijn contractuele wederpartij te identificeren, kan de scheepseigenaar worden aangesproken. Bovendien gaat de wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in geval van rompbevrachting over op de rompbevrachter. Nu de ladingbelanghebbende naar Duits recht geen scheepsvoorrecht meer geniet, kan zijn vordering in veel gevallen niet op het schip worden verhaald.

Er mag dan ook worden geconcludeerd dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in het Duitse zeerecht aanzienlijk minder ver reikt dan in het Belgische.

- ENGELAND

**4.234.** Zoals hierboven vermeld<sup>465</sup>, wordt de huidige Belgische regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar vaak in verband gebracht met en verantwoord onder verwijzing naar de Engelse – en voor continentaal geschoolde juristen (maar in feite ook voor de Engelsen) niet zo gemakkelijk te doorgronden – vordering *in rem*.

Zoals Delwaide uiteenzet, is de vordering *in rem* historisch sterk verweven met de regeling van het bewarend beslag op schepen<sup>466</sup>. Inz. wanneer het ging om vorderingen tegen vreemde gedaagden

---

<sup>464</sup> Zie verder de toelichting in *Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz* van 5 mei 2011, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 162.

<sup>465</sup> Zie *supra*, nrs. 4.178 en 4.205.

<sup>466</sup> Voor een nadere rechtshistorische situering, zie inz. Delwaide, L., “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in LA Roland, (107), 208 e.v.; zie ook Delwaide, L., “Scheepsbeslag wegens schulden van een niet-eigenaar”, *RHA* 1993, (3), 12, inz; nrs. 18-20. Voor een grondiger uiteenzetting van het hedendaagse Engelse recht, zie Mandaraka-Sheppard, 73 e.v.; Tsimplis, M., “Procedures for Enforcement”, in

die zich in het buitenland bevonden, was het bewarend beslag vaak de enige mogelijkheid om later te kunnen uitvoeren. Dit bewarend beslag werd verzekerd door het uitbrengen van een vordering *in rem* tegen het schip i.p.v. een vordering *in personam* tegen de schuldenaar. Daar het schip zich per hypothese in de Engelse wateren bevindt, wordt de dagvaarding aan het schip betekend, wat de Engelse rechtbank bevoegd maakt. Het schip wordt in bewarend beslag genomen totdat het vonnis wordt gewezen of zekerheid wordt gesteld. In geval van vorderingen *in rem* kan enkel op een in bewarend beslag genomen schip worden uitgevoerd, met uitsluiting van de overige goederen van de scheepseigenaar<sup>467</sup>. De procedure *in rem* blijft nuttig omdat ze kan worden ingesteld zonder dat de verweerder aanwezig is. Zij laat toe bewarend beslag te leggen en een zekerheid te bekomen die niet meer afhangt van de wederwaardigheden van het schip<sup>468</sup>. De basisidee van de procedure *in rem* is dat de vordering het schip zelf “aan banden” legt, m.a.w. een *maritime lien* op het schip vestigt<sup>469</sup>.

Een gelijkaardige schets wordt gegeven door de Engelse auteur Grime:

*Ordinary legal proceedings are taken in personam, or against the person, individual or corporation, against whom the claim arises—the defendant alleged to be liable to the plaintiff. In in rem proceedings, the plaintiff commences by serving the process on the ship and taking steps to have an officer of the court “arrest” it and hold it in place. If the defendant does nothing, the whole action may continue against the ship, which may, in the end, be appraised and sold by order of the court to satisfy the victorious litigant.*

*At the simplest level, in rem procedure gives considerable practical advantages to the claimant. It is, of course, not unusual to be allowed by the court to take a piece of the defendant’s property to satisfy your judgment if you have succeeded in your action, but to be allowed to commence by going after a piece of property was, until recently, very rare indeed in England. (The courts have, in recent years, developed a system of preliminary seizure of the defendant’s property, the “Mareva injunction,” which bears some similarities to in rem proceedings [...]) From the point of view of the defendant, the prospect of being deprived of a valuable asset, especially a ship which might be expected to generate income, constitutes considerable pressure to come to court. The availability of that same asset to the claimant, from which, if successful, he might recover his damages and costs, is a clear advantage.*

*In personam procedure, on the other hand, while simpler is not quite so attractive. Although it might not be difficult to find the defendant within the jurisdiction of the court and serve him with the necessary papers, it is quite another thing to bring him to court; historically the common law has frowned upon enforcement by physical constraint. Even if the plaintiff in personam succeeds with his case (perhaps in the absence of the defendant), the court order in his favour which he obtains will be of little or no value if there are no assets of the defendant to hand.*

*[...]*

*In rem proceedings are clearly different from proceedings in personam. The legal action is taken against the property, not the owner of it. It is easy to move from that point to the conclusion that the “thing” itself is liable. This idea, the “personification” theory, has had a considerable part to play in many areas of maritime law (particular in connection with collision liability [...]) and may sometimes cause surprises<sup>470</sup>.*

Verder merkt Grime op dat voor het ontstaan van de *maritime lien* geen bezit van het schip vereist is, en dat de *maritime lien* mede het recht geeft om de schuld te delgen door executie op het schip<sup>471</sup>.

---

Southampton 349 e.v.; vooral het *infra*, nrs. 4.235 e.v. aangehaalde handboek van Derrington en Turner; vgl. ook nog Tetley ImaAL, 405-406.

<sup>467</sup> Delwaide SB, 132-133, nr. 123.

<sup>468</sup> Delwaide SB, 133, nr. 124.

<sup>469</sup> Delwaide SB, 133, nr. 125.

<sup>470</sup> Grime, 12-13.

<sup>471</sup> Grime, 15.

**4.235.** Na de invoering van het Scheepsbeslagverdrag 1952 werd de band tussen het leerstuk van de vordering *in rem* en de regeling van het bewarend scheepsbeslag in de Engelse wetgeving geëxpliciteerd. Dit moet worden gezien tegen de achtergrond van het feit dat bewarend beslag bij de aanvang van een rechtsprocedure in het Engels recht in feite ongebruikelijk is, en dat bewarend beslag in andere rechtssystemen mogelijk is los van enig recht op het betrokken goed zoals dat blijkt uit een *maritime lien*, en enkel als drukkingsmiddel om een financiële zekerheid te verkrijgen<sup>472</sup>.

De zeevorderingen bedoeld in het Scheepsbeslagverdrag 1952 zijn thans toegevoegd aan de traditionele vorderingsrechten *in rem*. Zij bieden een grond voor bewarend scheepsbeslag zonder echter een *maritime lien* in het leven te roepen.

Zeevorderingen kunnen ook worden ingesteld *in personam*. Eens een verweerder op een vordering *in rem* verschijnt, wordt de procedure tegen hem verdergezet *in personam*<sup>473</sup>.

In hun handboek *The law and practice of admiralty matters* uit 2007 noemen Derrington en Turner de vordering *in rem* “an odd beast”<sup>474</sup> en besteden zij grondig aandacht aan de aanhoudende controverses over de grondslag en de draagwijdte van deze rechtsfiguur, waarbij opvalt dat de door sommigen aangehangen theorie van de personificatie van het schip door anderen vehement wordt bestreden<sup>475</sup>. Het is overbodig alhier op dit debat in te gaan; het moge volstaan te noteren dat, waar zelfs de Engelsen er nog steeds niet in slagen de vordering *in rem* helemaal te doorgronden en dogmatisch te verantwoorden, deze figuur bezwaarlijk kan worden aangevoerd als gezagsargument om het vigerende Belgische recht inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar als onaantastbaar voor te stellen.

**4.236.** De relevante wetsbepalingen zijn thans te vinden in de *Senior Courts Act 1981*, waarvan de Sections 20 tot 22 het volgende bepalen i.v.m. “Admiralty jurisdiction”:

Section 20 – Admiralty jurisdiction of High Court.

(1) *The Admiralty jurisdiction of the High Court shall be as follows, that is to say—*

(a) *jurisdiction to hear and determine any of the questions and claims mentioned in subsection (2);*  
(b) *jurisdiction in relation to any of the proceedings mentioned in subsection (3);*  
(c) *any other Admiralty jurisdiction which it had immediately before the commencement of this Act; and*  
(d) *any jurisdiction connected with ships or aircraft which is vested in the High Court apart from this section and is for the time being by rules of court made or coming into force after the commencement of this Act assigned to the Queen’s Bench Division and directed by the rules to be exercised by the Admiralty Court.*

(2) *The questions and claims referred to in subsection (1)(a) are—*

(a) *any claim to the possession or ownership of a ship or to the ownership of any share therein;*  
(b) *any question arising between the co-owners of a ship as to possession, employment or earnings of that ship;*  
(c) *any claim in respect of a mortgage of or charge on a ship or any share therein;*  
(d) *any claim for damage received by a ship;*  
(e) *any claim for damage done by a ship;*  
(f) *any claim for loss of life or personal injury sustained in consequence of any defect in a ship or in her apparel or equipment, or in consequence of the wrongful act, neglect or default of—*  
(i) *the owners, charterers or persons in possession or control of a ship; or*

<sup>472</sup> Grime, 15-16.

<sup>473</sup> Zie o.m. Grime, 19; Chorley-Giles 6-7.

<sup>474</sup> Derrington-Turner, 4, nr. 1.12.

<sup>475</sup> Derrington-Turner, 18 e.v., nrs. 2.26 e.v.

- (ii) the master or crew of a ship, or any other person for whose wrongful acts, neglects or defaults the owners, charterers or persons in possession or control of a ship are responsible, being an act, neglect or default in the navigation or management of the ship, in the loading, carriage or discharge of goods on, in or from the ship, or in the embarkation, carriage or disembarkation of persons on, in or from the ship;*
- (g) any claim for loss of or damage to goods carried in a ship;*
- (h) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in a ship or to the use or hire of a ship;*
- (j) any claim—*
  - (i) under the Salvage Convention 1989;*
  - (ii) under any contract for or in relation to salvage services; or*
  - (iii) in the nature of salvage not falling within (i) or (ii) above; or any corresponding claim in connection with an aircraft;]*
- (k) any claim in the nature of towage in respect of a ship or an aircraft;*
- (l) any claim in the nature of pilotage in respect of a ship or an aircraft;*
- (m) any claim in respect of goods or materials supplied to a ship for her operation or maintenance;*
- (n) any claim in respect of the construction, repair or equipment of a ship or in respect of dock charges or dues;*
- (o) any claim by a master or member of the crew of a ship for wages (including any sum allotted out of wages or adjudged by a superintendent to be due by way of wages);*
- (p) any claim by a master, shipper, charterer or agent in respect of disbursements made on account of a ship;*
- (q) any claim arising out of an act which is or is claimed to be a general average act;*
- (r) any claim arising out of bottomry;*
- (s) any claim for the forfeiture or condemnation of a ship or of goods which are being or have been carried, or have been attempted to be carried, in a ship, or for the restoration of a ship or any such goods after seizure, or for droits of Admiralty.*
- (3) The proceedings referred to in subsection (1)(b) are—*
  - (a) any application to the High Court under the Merchant Shipping Acts 1894 to 1979 other than an application under the Merchant Shipping Act 1995;*
  - (b) any action to enforce a claim for damage, loss of life or personal injury arising out of—*
    - (i) a collision between ships; or*
    - (ii) the carrying out of or omission to carry out a manoeuvre in the case of one or more of two or more ships; or*
    - (iii) non-compliance, on the part of one or more of two or more ships, with the collision regulations;*
  - (c) any action by shipowners or other persons under the Merchant Shipping Act 1995 for the limitation of the amount of their liability in connection with a ship or other property.*
- (4) The jurisdiction of the High Court under subsection (2)(b) includes power to settle any account outstanding and unsettled between the parties in relation to the ship, and to direct that the ship, or any share thereof, shall be sold, and to make such other order as the court thinks fit.*
- (5) Subsection (2)(e) extends to—*
  - (a) any claim in respect of a liability incurred under the Chapter III of Part VI of the Merchant Shipping Act 1995; and*
  - (b) any claim in respect of a liability falling on the International Oil Pollution Compensation Fund, or on the International Oil Compensation Fund 1984, under Chapter IV of Part VI of the Merchant Shipping Act 1995.*
- (6) In subsection (2)(f)—*
  - (a) the “Salvage Convention 1989” means the International Convention on Salvage, 1989 as it has effect under section 224 of the Merchant Shipping Act 1995;*



*(b) the reference to salvage services includes services rendered in saving life from a ship and the reference to any claim under any contract for or in relation to salvage services includes any claim arising out of such a contract whether or not arising during the provision of the services;*

*(c) the reference to a corresponding claim in connection with an aircraft is a reference to any claim corresponding to any claim mentioned in sub-paragraph (i) or (ii) of paragraph (j) which is available under section 87 of the Civil Aviation Act 1982.*

*(7) The preceding provisions of this section apply—*

*(a) in relation to all ships or aircraft, whether British or not and whether registered or not and wherever the residence or domicile of their owners may be;*

*(b) in relation to all claims, wherever arising (including, in the case of cargo or wreck salvage, claims in respect of cargo or wreck found on land); and*

*(c) so far as they relate to mortgages and charges, to all mortgages or charges, whether registered or not and whether legal or equitable, including mortgages and charges created under foreign law:*

*Provided that nothing in this subsection shall be construed as extending the cases in which money or property is recoverable under any of the provisions of the Merchant Shipping Act 1995.*

## **Section 21. Mode of exercise of Admiralty jurisdiction.**

*(1) Subject to section 22, an action in personam may be brought in the High Court in all cases within the Admiralty jurisdiction of that court.*

*(2) In the case of any such claim as is mentioned in section 20(2)(a), (c) or (s) or any such question as is mentioned in section 20(2)(b), an action in rem may be brought in the High Court against the ship or property in connection with which the claim or question arises.*

*(3) In any case in which there is a maritime lien or other charge on any ship, aircraft or other property for the amount claimed, an action in rem may be brought in the High Court against that ship, aircraft or property.*

*(4) In the case of any such claim as is mentioned in section 20(2)(e) to (r), where—*

*(a) the claim arises in connection with a ship; and*

*(b) the person who would be liable on the claim in an action in personam (“the relevant person”) was, when the cause of action arose, the owner or charterer of, or in possession or in control of, the ship, an action in rem may (whether or not the claim gives rise to a maritime lien on that ship) be brought in the High Court against—*

*(i) that ship, if at the time when the action is brought the relevant person is either the beneficial owner of that ship as respects all the shares in it or the charterer of it under a charter by demise; or*

*(ii) any other ship of which, at the time when the action is brought, the relevant person is the beneficial owner as respects all the shares in it.*

*(5) In the case of a claim in the nature of towage or pilotage in respect of an aircraft, an action in rem may be brought in the High Court against that aircraft if, at the time when the action is brought, it is beneficially owned by the person who would be liable on the claim in an action in personam.*

*(6) Where, in the exercise of its Admiralty jurisdiction, the High Court orders any ship, aircraft or other property to be sold, the court shall have jurisdiction to hear and determine any question arising as to the title to the proceeds of sale.*

*(7) In determining for the purposes of subsections (4) and (5) whether a person would be liable on a claim in an action in personam it shall be assumed that he has his habitual residence or a place of business within England or Wales.*

*(8) Where, as regards any such claim as is mentioned in section 20(2)(e) to (r), a ship has been served with a writ or arrested in an action in rem brought to enforce that claim, no other ship may be served with a writ or arrested in that or any other action in rem brought to enforce that claim; but this subsection does not prevent the issue, in respect of any one such claim, of a writ naming more than one ship or of two or more writs each naming a different ship.*

Section 22. Restrictions on entertainment of actions in personam in collision and other similar cases.

*(1) This section applies to any claim for damage, loss of life or personal injury arising out of—*

*(a) a collision between ships; or*

*(b) the carrying out of, or omission to carry out, a manoeuvre in the case of one or more of two or more ships; or*

*(c) non-compliance, on the part of one or more of two or more ships, with the collision regulations.*

*(2) The High Court shall not entertain any action in personam to enforce a claim to which this section applies unless—*

*(a) the defendant has his habitual residence or a place of business within England or Wales; or*

*(b) the cause of action arose within inland waters of England or Wales or within the limits of a port of England or Wales; or*

*(c) an action arising out of the same incident or series of incidents is proceeding in the court or has been heard and determined in the court.*

*In this subsection—*

*“inland waters” includes any part of the sea adjacent to the coast of the United Kingdom certified by the Secretary of State to be waters falling by international law to be treated as within the territorial sovereignty of Her Majesty apart from the operation of that law in relation to territorial waters;*

*“port” means any port, harbour, river, estuary, haven, dock, canal or other place so long as a person or body of persons is empowered by or under an Act to make charges in respect of ships entering it or using the facilities therein, and “limits of a port” means the limits thereof as fixed by or under the Act in question or, as the case may be, by the relevant charter or custom;*

*“charges” means any charges with the exception of light dues, local light dues and any other charges in respect of lighthouses, buoys or beacons and of charges in respect of pilotage.*

*(3) The High Court shall not entertain any action in personam to enforce a claim to which this section applies until any proceedings previously brought by the plaintiff in any court outside England and Wales against the same defendant in respect of the same incident or series of incidents have been discontinued or otherwise come to an end.*

*(4) Subsections (2) and (3) shall apply to counterclaims (except counterclaims in proceedings arising out of the same incident or series of incidents) as they apply to actions, the references to the plaintiff and the defendant being for this purpose read as references to the plaintiff on the counterclaim and the defendant to the counterclaim respectively.*

*(5) Subsections (2) and (3) shall not apply to any action or counterclaim if the defendant thereto submits or has agreed to submit to the jurisdiction of the court.*

*(6) Subject to the provisions of subsection (3), the High Court shall have jurisdiction to entertain an action in personam to enforce a claim to which this section applies whenever any of the conditions specified in subsection (2)(a) to (c) is satisfied, and the rules of court relating to the service of process outside the jurisdiction shall make such provision as may appear to the rule-making authority to be appropriate having regard to the provisions of this subsection.*

*(7) Nothing in this section shall prevent an action which is brought in accordance with the provisions of this section in the High Court being transferred, in accordance with the enactments in that behalf, to some other court.*

*(8) For the avoidance of doubt it is hereby declared that this section applies in relation to the jurisdiction of the High Court not being Admiralty jurisdiction, as well as in relation to its Admiralty jurisdiction.*

**4.237.** In hun aangehaalde handboek schrijven Derrington en Turner dat de zeevorderingen waarvoor de Admiralty Court ingevolge Section 20(1)(a) bevoegd is, grotendeels overeenstemt met de lijst van de zeevorderingen in het Scheepsbeslagverdrag 1952. Deze lijst wordt klassiek opgesplitst in (1) “proprietary claims”, (2) “maritime liens” en (3) “general maritime claims” (of “statutory claims *in rem*”)<sup>476</sup>. Naast de “maritime claims” behandelt de Admiralty Court ook

<sup>476</sup> Derrington-Turner, 2, nrs. 1.03-1.04.

vorderingen *in personam*. De mogelijkheid om *in rem* te procederen bestaat echter alleen t.a.v. zeevorderingen<sup>477</sup>.

Steeds Derrington en Turner schetsen de hedendaagse karakteristieken van de vordering *in rem* als volgt:

- (1) *Once a claim form in rem has been issued, a change in ownership of the ship will be ineffective to prevent the action proceeding against it, an effect known colloquially as the 'statutory lien'.*
- (2) *In the absence of statutory permission, an action in rem lies only against the vessel in connection with which the claim arises.*
- (3) *If the owners of the ship appear and defend the action (or at any rate submit to the jurisdiction of the court), the action proceeds thereafter as if it had also been commenced in personam, with the result that if the res itself proves insufficient to meet the claimant's claim, the owners' other assets will be available for enforcement purposes.*
- (4) *Conversely, if the owners do not appear, the claimant is limited to such of the realisable value of the res which is available once those whose claims rank in priority have been satisfied. Any balance may be recovered in a subsequent action in personam.*
- (5) *Participation in in rem proceedings is not confined to the claimant and to the owners of the res; others may intervene in the proceedings in order to assert or protect their own rights or the priority accorded to them. Such participation neither requires nor brings with it any personal liability to the claimant.*
- (6) *A cause of action in rem does not merge into a judgment in personam.*
- (7) *The claimant in an action in rem may procure the issue of a warrant of arrest, after judgment as well as before judgment.*
- (8) *Once arrested, the ship may be sold by the court, in which event all outstanding claims which could be brought by action in rem against her are transferred to the fund in court*<sup>478</sup>.

Dezelfde auteurs vatten de functies van de vordering *in rem* samen als volgt:

- (1) *Most importantly, the action ensures that the claimant's claim is secured by placing the property under judicial detention pending determination of the claim by the Admiralty Court.*
- (2) *If the claimant is ultimately successful, the judgment is enforceable against the arrested property, the security given in its place, or the fund produced by its judicial sale.*
- (3) *It may, at any rate in the European context, provide a basis for subject-matter jurisdiction*<sup>479</sup>.

**4.238.** Het is onmiskenbaar dat het Engelse recht m.b.t. de vordering *in rem* tegen het schip enige verwantschap vertoont met de in België door sommigen verdedigde theorie van de “zakelijke” aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en, nog ruimer gezien, met de regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar die te vinden is in andere landen zoals Duitsland.

Toch moet ook de aandacht worden gevestigd op belangrijke verschillen.

Vooreerst is het besproken Engelse zeerecht, zoals hierboven al herhaaldelijk aangestipt<sup>480</sup>, sterk verweven met het procesrecht en inz. in de regeling van het bewarend en het uitvoerend scheepsbeslag. De Belgische leer inzake de zgn. zakelijke aansprakelijkheid betreft niet het beslag, maar de persoonlijke (mede)gehoudenheid van de scheepseigenaar. De vergelijkbaarheid moet

---

<sup>477</sup> Derrington-Turner, 10, nr. 2.02.

<sup>478</sup> Derrington, S.C. en Turner, J.M., *The law and practice of admiralty matters*, Oxford, Oxford University Press, 2007, 11-12, nr. 2.07.

<sup>479</sup> Derrington-Turner, 13, nr. 2.09.

<sup>480</sup> Zie *supra*, nrs. 4.205 en 4.234.

dientengevolge worden gerelativeerd. Daarbij komt nog dat de beslagmogelijkheden naar Belgisch recht blijkbaar ruimer zijn dan naar Engels recht<sup>481</sup>.

Ten tweede is de besproken Engelse regeling historisch vergroeid met die van de *maritime liens*, een concept dat sterk vergelijkbaar is met, maar niet identiek aan het continentale begrip van de scheepsvoorrechten<sup>482</sup>. De Belgische zgn. zakelijke aansprakelijkheid staat in wezen los van de regeling van de scheepsvoorrechten.

Ten derde legt de Engelse regeling van de vordering *in rem* aldus de nadruk op de functie van het schip als verhaalsobject, terwijl, nogmaals, de Belgische zgn. zakelijke aansprakelijkheid een ruimere, meer principiële werking bezit en in wezen de persoonlijke (mede)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar i.v.m. de scheepsexploitatie betreft, welke hij – onder voorbehoud van de wettelijke beperking van aansprakelijkheid – heeft te dragen met zijn gehele vermogen als onderpand, niet alleen met het betrokken schip. Wanneer de schade de waarde van het schip overstijgt, is de scheepseigenaar naar Engels recht alleen tot meer gehouden wanneer de vordering *in personam* slaagt<sup>483</sup>.

Ten vierde komt het voor dat de Belgische (mede)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar verstrekkender is omdat zij, los van het bestaan van zeevorderingen of scheepsvoorrechten, de scheepseigenaar mede-aansprakelijk verklaart voor om het even welke handeling of daad van de kapitein, de bemanning of andere aangestelden in verband met de scheepsexploitatie.

Er moet dan ook worden geconcludeerd dat het Belgische recht m.b.t. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar aanzienlijk verder gaat dan de Engelse regeling van de vordering *in rem*. Er kan dan ook niet worden geargumenteed dat de Belgische leer van de zgn. zakelijke aansprakelijkheid slechts een equivalent van de Engelse vordering *in rem* is, of daar een afdoende rechtsdogmatische verantwoording in vindt.

**4.239.** Ook het Engelse recht m.b.t. de passieflegitimatie onder cognossementsvervoer is klaarblijkelijk minder verstrekkend dan het Belgische<sup>484</sup>. Centraal staat het onderscheid tussen de *owner's bill*, die de scheepseigenaar contractueel bindt, en de *charterer's bill*, die de bevrachter bindt. Het maken van dit onderscheid in een kwestie van interpretatie van het cognossement.

Uit het samenvattend overzicht van de Engelse rechtspraak in het doctoraatsproefschrift van Smeele blijkt dat uit de ondertekening van het cognossement door of voor de kapitein – die, behoudens in geval van rompbevrachting, een “servant” of “agent” van de scheepseigenaar is – een rechtsvermoeden van gebondenheid van de scheepseigenaar volgt, dat slechts wijkt voor de contractuele werkelijkheid onder de vervoerovereenkomst indien aan drie cumulatieve voorwaarden is voldaan, nl.: 1° dat de onderliggende vervoerovereenkomst uitsluitend met de bevrachter werd gesloten, 2° dat de ondertekenaar (de kapitein of een ander voor hem) de bevoegdheid had om namens de bevrachter te tekenen, en 3° dat ook daadwerkelijk namens de bevrachter (en niet de scheepseigenaar) werd getekend<sup>485</sup>. In geval van uitgifte van een anoniem kapiteinscognossement onder rompbevrachting is de rompbevrachter verantwoordelijk<sup>486</sup>. Wanneer het cognossement door de kapitein uitdrukkelijk in naam van de bevrachter is

---

<sup>481</sup> Zie daarover Blauwboek 10.

<sup>482</sup> Zie daarover Blauwboek 3.

<sup>483</sup> Aldus o.m. Hare, 31; Tetley MCC I, 574.

<sup>484</sup> Voor nadere gegevens, zie o.m. Carver, 136-165, nrs. 4-028-4-056; Hill 249-250; Tetley MCC I, 561-646.

<sup>485</sup> Smeele, 205; zie inz. *The Renia* [1991] 1 Lloyd's Rep. 69 en [1991] 2 Lloyd's Rep. 325.

<sup>486</sup> Smeele, 206.

ondertekend, is de scheepseigenaar evenmin gebonden<sup>487</sup>. Een pluraliteit van schuldenaren uit cognossement kent het Engelse recht niet<sup>488</sup>.

**4.240.** Concluderend moet worden gesteld dat de Engelse vordering *in rem* een vergelijkbare functie vervult als de Belgische regeling m.b.t. het bewarend en het uitvoerend scheepsbeslag en de nadruk legt op het belang van het schip als verhaalsobject voor de schuldenaars. De vordering *in rem* leidt echter niet tot een principiële persoonlijke medegehoudenheid van de scheepseigenaar voor n.a.v. de scheepsexploitatie aangegane schulden.

Hoewel een kapiteinscognossement wordt vermoed de scheepseigenaar te binden, draagt deze ingeval het cognossement duidelijk de bevrachter beoogt te binden, geen aansprakelijkheid, en rust in geval van een *charterer's bill* op hem zeker ook geen *in solidum*-aansprakelijkheid met de bevrachter. Bij rompbevrachting is niet de eigenaar, maar de rompbevrachter aansprakelijk.

Ook naar Engels zeerecht lijkt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar derhalve minder verstrekkend dan naar Belgisch recht.

#### - FRANKRIJK

**4.241.** Zoals hierboven uiteengezet, is de huidige Belgische regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar sterk geïnspireerd door het oude Franse recht<sup>489</sup>.

Inmiddels onderging het Franse recht op dit stuk echter een aanzienlijke wijziging.

Heden ten dage bepaalt artikel 3 van de *Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes*<sup>490</sup>:

*L'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les termes du droit commun, sauf la limitation de responsabilité définie par le chapitre VII de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.*

Zoals hierboven uiteengezet<sup>491</sup>, wordt het begrip “armateur” nader in de wettekst omschreven en duidt het m.n. op de exploitant van het schip, ongeacht of deze eigenaar is of niet. De scheepseigenaar wordt echter vermoed de reder te zijn. In geval van bevrachting wordt daarentegen de bevrachter als reder beschouwd, op voorwaarde dat dit blijkt uit een openbaar gemaakt bevrachtingscontract. In de praktijk kan een schadelijder de geregistreerde eigenaar aanspreken en draagt deze laatste de bewijslast dat de exploitatie berustte bij een bevrachter<sup>492</sup>. Dit alles neemt niet weg dat het nochtans wettelijk gedefinieerde begrip reder naar Frans recht, i.h.b. in het licht van de praktische taakverdelingen tussen ondernemingen, als ambigu wordt ervaren<sup>493</sup>.

**4.242.** De hierboven aangehaalde wettelijke aansprakelijkheidsregel leidt ertoe dat de scheepseigenaar die het schip niet zelf exploiteert, geen aansprakelijkheid draagt, tenzij voor zijn eigen persoonlijke fouten (bijv. bij vervrachting van een ingevolge nalatigheid onzeewaardig schip) en ingeval zijn schip n.a.v. de uitoefening van een scheepsvoorrecht in beslag wordt

---

<sup>487</sup> Smeele, 208.

<sup>488</sup> Smeele, 212.

<sup>489</sup> Zie *supra*, nrs. 4.174 en 4.178.

<sup>490</sup> Andermaal weze opgemerkt dat hier niet wordt ingegaan op de gecoördineerde *Code des transports*.

<sup>491</sup> Zie *supra*, nr. 4.29.

<sup>492</sup> Vialard 156, vn. 2.

<sup>493</sup> Zie *supra*, nr. 4.37.

genomen en gedwongen verkocht wordt<sup>494</sup>. Ook in Frankrijk kunnen schulden van een bevrachter een scheepsvoorrecht doen ontstaan, waardoor een soort zakelijke rechtsvordering ontstaat, die de indruk geeft dat het schip persoonlijk aansprakelijk is en die ook weer min of meer vergelijkbaar is met de Engelse vordering *in rem*<sup>495</sup>. Het voorrecht doet echter géén persoonlijke vordering tegen de scheepseigenaar ontstaan<sup>496</sup>. Wat de materie van het bewarend scheepsbeslag betreft, volgt Frankrijk het Scheepsbeslagverdrag 1952, dat in bepaalde gevallen beslag wegens schulden van een niet-scheepseigenaar toelaat<sup>497</sup>.

**4.243.** Wat specifiek vervoer onder cognossement betreft<sup>498</sup> rust de aansprakelijkheid op de in het cognossement vermelde vervoerder. Om de vervoerder te identificeren wordt o.m. rekening gehouden met de naamsvermelding in het formulierhoofd. In geval van een anoniem cognossement wordt aangeknoopt bij de vermelding in het cognossement van de scheepsnaam en geldt de scheepseigenaar als cognossementsvervoerder<sup>499</sup>. Allicht wordt een hoofdelijke gehoudenheid van de werkelijke contractuele vervoerder en de scheepseigenaar beoogd<sup>500</sup>.

Daarnaast laat het Frans recht toe dat de ladingbelanghebbende tegen de scheepseigenaar/niet-vervoerder een vordering uit onrechtmatige daad instelt, op voorwaarde dat de eigenaar de nautische zeggenschap heeft behouden (waardoor de regel niet geldt in geval van rompbefrachtiging). De scheepseigenaar kan zich dan niet beroepen op contractuele en wettelijke beperkingen en uitsluitingen van de vervoerdersaansprakelijkheid<sup>501</sup>.

**4.244.** Samenvattend blijkt dat het hedendaagse Franse recht de aansprakelijkheid wegens de exploitatie van het schip centraliseert in de figuur van de scheepsexploitant, en niet in die van de scheepseigenaar. Dit laat onverlet dat het schip, ingevolge de regeling van de scheepsvoorrechten en het bewarend scheepsbeslag, ook bij exploitatie door een niet-eigenaar, als verhaalsobject blijft fungeren.

Anders dan het Belgische zeerecht, verklaart het Franse de scheepseigenaar geenszins persoonlijk *in solidum* aansprakelijk samen met de exploitant. Bij cognossementsvervoer is het in de eerste plaats de in het cognossement naar voren tredende contractuele vervoerder die kan worden aangesproken. Alleen in geval van een anoniem cognossement bestaat een hoofdelijke gehoudenheid van de scheepseigenaar. In voorkomend geval kan de ladingbelanghebbende de scheepseigenaar buitencontractueel aanspreken. Van een automatische, “foutloze” medegehoudenheid van de eigenaar is echter geen sprake.

Ook in het Franse recht wordt de scheepseigenaar dus met een aanzienlijk lichtere aansprakelijkheid geconfronteerd dan in het Belgische.

#### - LUXEMBURG

**4.245.** Klaarblijkelijk bevat de – nochtans sterk door de Belgische wetgeving geïnspireerde – Luxemburgse *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* geen aan artikel 46 van de Zeewet analoge bepaling over de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

---

<sup>494</sup> Bonassies-Scapel, 197, nr. 282.

<sup>495</sup> Bonassies-Scapel 398-399, nr. 574; vgl. ook Rémond-Gouilloud, 161, nr. 258.

<sup>496</sup> Bonassies-Scapel, 400-401, nr. 577.

<sup>497</sup> Zie daarover Bonassies-Scapel, inz. 420-421, nrs. 604-607.

<sup>498</sup> Zie inz. het overzicht in Smeele, 229-243; zie ook Corbier, 266-274.

<sup>499</sup> Zie inz. Cass. fr., 21 juli 1987, *DMF* 1987, 573.

<sup>500</sup> Zie Smeele, 239.

<sup>501</sup> Smeele, 241.

Ofschoon geen jurisprudentiële of rechtsgeleerde verduidelijking kon worden geraadpleegd, geeft dit alvast de indruk dat de scheepseigenaar ook in Luxemburg een aanzienlijk gunstiger aansprakelijkheidsstatuut geniet dan in België.

- NEDERLAND

**4.246.** Het Nederlandse recht berust weer op een andere opvatting van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, maar ook in die context geniet deze laatste een opmerkelijk gunstiger behandeling dan ten onzent.

De centrale bepaling is artikel 8:360 NBW, dat luidt:

- 1. De reder is naast een rompbevrachter met deze hoofdelijk aansprakelijk uit een deze laatste bindende rechtshandeling, die rechtstreeks strekt tot het in bedrijf brengen of houden van het schip. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.*
- 2. Het eerste lid is niet van toepassing indien aan degeen, met wie de daar genoemde rechtshandeling wordt verricht, kenbaar is gemaakt, dat de rompbevrachter de reder niet vermag te binden dan wel deze derde wist, of zonder eigen onderzoek moest weten, dat het in het eerste lid bedoelde doel werd overschreden.*
- 3. Het eerste lid is niet van toepassing ten aanzien van vervoerovereenkomsten, overeenkomsten tot het verrichten van arbeid met de bemanning aangegaan en overeenkomsten als genoemd in afdeling 4 van titel 5 of afdeling 4 van titel 10.*
- 4. Het eerste lid is niet van toepassing, wanneer aan de reder de feitelijke macht over het schip door een ongeoorloofde handeling was ontnomen en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw was.*
- 5. Hij, die loodsgelden, kanaal- of havengelden dan wel andere scheepvaartrechten voldoet ten behoeve van de reder, een rompbevrachter, een tijdbevrachter of de kapitein dan wel enige andere schuldenaar daarvan, wordt van rechtswege gesubrogeerd in de rechten van de schuldeiser van deze vorderingen.*

Deze wetsbepaling organiseert een beperkte medegehoudenheid van de “reder”, welke in Nederland wordt gedefinieerd als de eigenaar van een zeeschip<sup>502</sup>.

Het nieuwe Burgerlijk Wetboek innoveerde precies door in de aansprakelijkheidsregeling de scheepseigenaar centraal te stellen, en niet meer de reder “oude stijl”, die onder het eerdere Wetboek van Koophandel niet werd gedefinieerd als de eigenaar, maar wel als de gebruiker van het schip<sup>503</sup>.

De wordingsgeschiedenis van de aangehaalde bepaling maakt duidelijk dat het vinden van een juist belangenevenwicht en het redigeren van een sluitende wetsbepaling ook in Nederland bijzonder moeilijke opgaven zijn gebleken<sup>504</sup>.

De initiële voorstellen van Regeringscommissaris Schadee voor een verregaande, onvermijdelijk aan het huidige Belgische recht herinnerende medegehoudenheid van de scheepseigenaar voor alle bevrachtersschulden – ook deze aangegaan door tijd- en reisbevrachters – werden uiteindelijk fel afgezwakt tot een beperkte medegehoudenheid van de eigenaar voor bepaalde schulden aangegaan door de rompbevrachter.

---

<sup>502</sup> Zie *infra*, nr. 4.30.

<sup>503</sup> Zie nogmaals *supra*, nr. 4.30. Voor eerder Nederlands recht, zie en vgl. o.m. Cleveringa, 160 e.v.; Molengraaff, W.L.P.A., *Leidraad bij de beoefening van het Nederlandsche handelsrecht*, II, Haarlem, Erven F. Bohn, 1917, 509-510; Völlmar, 8-9, nr. 8 en 394-395, nr. 439.

<sup>504</sup> Zie inz. ook het kritische en invloedrijke artikel van Wachter, B., “Een proefvaart met artikel 8.5.1.1 lid 1 Boek 8 BW”, in *Recht door zee. Liber amicorum H. Schadee*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1980, 207-212.

Gelet op de grondigheid van de in Nederland gemaakte beleidsoverwegingen en hun relevantie voor de Belgische situatie wordt de evolutie van het voorbereidende werk hieronder geschetst aan de hand van een letterlijke aanhaling van een aantal cruciale passages uit de voorbereidingswerken.

In de Toelichting bij het initiële voorstel van Schadee werd de medegehoudenheid van de scheepseigenaar verdedigd op grond van twee argumenten: (1) het schip wordt in een openbaar register ingeschreven, zodat de eigenaar, in tegenstelling tot bijv. de rompbevrachter, een gemakkelijk vindbare debiteur is, en (2) de scheepseigenaar is een solvabele debiteur, omdat hij per definitie over belangrijke vermogensbestanddelen beschikt. De belangrijkste passages van bedoelde Toelichting luiden als volgt:

*1. Ondanks de daartegen geuite bezwaren voerde het zeerecht in 1927 het uit de Duitse wet overgenomen begrip van reder als centrale figuur in het zeerecht in. Niet alleen echter, dat de in artikel 320 W.v.K. gegeven definitie onjuist bleek te zijn, hetgeen tot verwarring omtrent dit centrale begrip leidde, ook overigens lijkt de huidige splitsing tussen exploitant en eigenaar van het schip weinig gelukkig. Zij levert in vele opzichten een afwijking van het gemene recht op. Zo is de reder schuldenaar van het hulploon (artikel 564 W.v.K.), dat verschuldigd is voor de redding van het schip van de eigenaar, is de reder aansprakelijk voor de daden van hen, die aan boord werkzaam zijn, ook al zijn dezen niet in zijn dienst (artikel 321 lid 2 W.v.K.), is de reder – wanneer men als ten onzent gebruikelijk de risicotheorie t.a.v. „schuld van het schip” aanneemt – aansprakelijk als een aanvaring veroorzaakt is, zonder dat van enige schuld sprake is, wordt de reder gebonden door rechtshandelingen van hen, die in dienst van het schip zijn, ook al hebben dezen overigens te zijnen opzichte geen vertegenwoordigingsbevoegdheid (artikel 321 lid 1 W.v.K.), kan het schip in beslag worden genomen voor vorderingen uit hoofde van aanvaring, die op de reder doch niet op de eigenaar drukken (artikel 542 W.v.K.) en zijn vele vorderingen, waaronder zelfs alle “vorderingen terzake van het met het schip uitgeoefende bedrijf”, op het schip verhaalbaar, al is de scheepseigenaar niet de debiteur dezer vorderingen (artikelen 318c, 318q, 318t W.v.K.). Dit particularisme van het zeerecht is slechts te rechtvaardigen uit het belang, dat derden er bij hebben een gemakkelijk vindbare debiteur tegenover zich te vinden. Maar het is nu juist op dit punt, dat de huidige wet, doordat artikel 320 W.v.K. tot zoveel twijfel aanleiding geeft, faalt. De reder-niet-eigenaar immers is veelal voor een buitenstaander zeer moeilijk te onderkennen: de overeenkomsten, die de verhouding tussen eigenaar en exploitant regelen en op grond waarvan moet worden beslist, wie hunner reder is, zijn hem niet bekend en zijn bovendien niet altijd even duidelijk. Qua talis biedt de reder bovendien niet de minste zekerheid van solvabiliteit, daar het schip niet steeds zijn eigendom is.*

*2. Het ontwerp (artikel 8.1.1.9) laat de figuur van de huidige reder vallen en keert terug tot het vroegere systeem: de eigenaar wordt centraal gesteld. Het spreekt vanzelf, dat daarmee niet alle hierboven omschreven moeilijkheden met één slag zijn opgelost: ook de eigenaar, zelfs van een ingeschreven schip, is niet steeds met gemak en zekerheid te vinden en solvabel behoeft hij geenszins te zijn. In het algemeen echter geven de registers voldoende uitsluitsel en steeds is er het schip, waarop verhaal kan worden gezocht. Naast deze voordelen voor de praktijk staat het theoretische, dat het aanwijzen van de eigenaar als centrale figuur van het zeerecht tot minder afwijkingen van wat buiten het zeerecht geldt, aanleiding geeft dan de huidige constructie.*

*Zo heft het ontwerp de anomalie op, dat de rompbevrachter (de huidige reder) en niet de eigenaar, de schuldenaar is van de vorderingen tot betaling van hulploon en bijdrage in averij-grosse, terwijl toch de tot die vorderingen aanleiding gevende handelingen strekken tot het behoud van het aan de eigenaar en niet aan de rompbevrachter toebehorende schip.*

*Doordat van de in artikel 322 W.v.K. geboden mogelijkheid de verburing van het schip in het register aan te tekenen weinig gebruik wordt gemaakt en het de scheepseigenaar slechts zelden mogelijk zal zijn aan te tonen, dat een crediteur bekend was met de verburing van het schip, wordt onder het huidige recht de scheepseigenaar gebonden door de rechtshandelingen van hen, die in dienst van het schip zijn (artikelen*



321 lid 1 en 322 W.v.K.). Bovendien: al is hij van deze vorderingen bij uitzondering niet de debiteur, zij kunnen desalniettemin bij voorrang op het schip worden verhaald (artikelen 318q en 318r W.v.K.). Dit particularisme van het zeerecht (vergelijk echter art. 1186 B.W.) wordt door het ontwerp niet geheel en al opgeheven, doch wel wordt het aanzienlijk beperkt. Het huidige artikel 321 lid 1 W.v.K. heeft immers (j<sup>o</sup> artikel 322 W.v.K.) ten gevolge, dat de scheepseigenaar verbonden kan worden door de overeenkomsten tot vervoeren of slepen met het schip of tot terbeschikkingstelling daarvan voor andere doeleinden, die worden aangegaan door de kapitein of een ander in dienst van het schip: artikel 8.5.1.1 lid 2 voorkomt deze van het gemene recht afwijkende situatie. Is in dit geval het schip niet in rompbevrachting uitgegeven, dan is uit hoofde van artikel 8.5.2.49 ook de reder als vervoerder onder het cognossement te beschouwen. Is het schip wel in rompbevrachting uitgegeven, dan treedt dergelijke binding van de reder niet op, doch wel worden, als onder de huidige wet (art. 318q j<sup>o</sup> 318r W.v.K.) de vorderingen uit de vervoerovereenkomst bij voorrang op het schip verhaalbaar (art. 8.3.3.8 lid 1 onder d). Onder het huidige recht bestaat de anomalie, dat de bevrachter die rechtshandelingen verricht ten behoeve van de exploitatie van het schip de reder niet bindt, daar van hem niet gezegd kan worden, dat hij in dienst van het schip is. Verricht echter een door deze bevrachter aangestelde scheepsagent deze zelfde rechtshandelingen, dan is de reder daardoor op grond van het eerste lid van artikel 321 W.v.K. wel gebonden. Het ontwerp stelt hier in artikel 8.5.1.1 de bevrachter op dezelfde lijn als zijn agent, daarmede weliswaar de huidige anomalie opheffend, doch ongetwijfeld het particularisme van het zeerecht ten gunste van de buitenstaander (leverancier, havenautoriteiten, enz.) vermeerderend. Door het tweede lid van artikel 8.5.1.1 wordt deze uitbreiding echter binnen vrij enge perken gehouden<sup>505</sup>.

Schadee stelde de volgende redactie van het desbetreffende wetsartikel voor:

1. Onverminderd het elders bepaalde wordt de reder verbonden door een rechtshandeling, welke rechtstreeks strekt om het zeeschip in bedrijf te brengen of te houden, mits degen die haar verrichtte, het schip bevrachtte, dan wel haar verrichtte in zijn betrekking en binnen de grenzen zijner bevoegdheid. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.
2. Onverminderd het elders bepaalde geldt het eerste lid van dit artikel niet ten aanzien van vervoerovereenkomsten, arbeidsovereenkomsten met de bemanning aangegaan, sleepovereenkomsten en overeenkomsten als bedoeld in afdeling 8.5.4 of afdeling 8.10.5.
3. Het eerste lid van dit artikel is niet van toepassing, wanneer aan de reder de feitelijke macht over het schip door een ongeoorloofde handeling was ontnomen en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw was<sup>506</sup>.

In de artikelsgewijze toelichting bij dit voorstel werd vermeld:

Lid 1. 1. Het ontworpen artikel behandelt in zijn eerste lid de door artikel 321 lid 1 W.v.K. geregelde materie. De ratio van dit artikel is, dat hij, die er op mag vertrouwen een rechtshandeling met „het schip” aan te gaan, ook inderdaad naast degen, die volgens de regelen van het gemene recht wordt gebonden, steeds de scheepseigenaar tegenover zich vindt.

[...]

2. Het artikel legt niet meer, als artikel 321 W.v.K., de nadruk op degen, die de rechtshandeling verricht – die volgens dit artikel „in vaste of tijdelijke dienst” van het schip moet zijn – doch stelt als criterium in de eerste plaats, dat de rechtshandeling rechtstreeks moet strekken om het schip in bedrijf te brengen of te houden. Daarnaast brengt het een beperking aan in de kring dergenen, die dergelijke rechtshandelingen verrichten: deze moeten of bevrachter (onder welke term ook de rompbevrachter – zie artikel 8.5.4.1 – is te verstaan) zijn of in hun betrekking en binnen de grenzen hunner bevoegdheid hebben gehandeld. Hierdoor wordt bereikt, dat binding ontstaat voor de vordering van de reparateur – niet voor de door deze zelf met een derde aangegane overeenkomsten –, van de scheepsleverancier, van de

<sup>505</sup> PG Boek 8 NBW, 326-328; zie voorts kort Cleton, 81.

<sup>506</sup> PG Boek 8 NBW, 337-338.

loodsdiensten, havenautoriteiten, stuwadoor, enz., mits maar degen die de overeenkomst sloot, bevrachter is, dan wel handelde in zijn betrekking en binnen de grenzen zijner aan die betrekking ontleende bevoegdheid. Veelal zal dit de kapitein zijn (of iemand namens hem): zijn bevoegdheid daartoe ontleent deze aan afdeling 8.4.2. Ook de scheepsagent, de cargadoor, de walkapitein, de pachter van het scheepsrestaurant enz. kunnen echter dergelijke bevoegdheid hebben.

3. Het artikel doet de reder ook gebonden zijn, wanneer een bevrachter (romp-, tijd- of reisbevrachter) of een daarmee op grond van artikel 8.5.4.2 gelijkgestelde persoon rechtshandelingen verricht om het schip in bedrijf te brengen of te houden. Ook hier immers geldt, dat de derde veelal niet zal weten, dat zijn wederpartij handelde ten behoeve van een door hem bevracht schip en niet ten behoeve van zijn eigen schip. Door deze bepaling wordt een anomalie opgeheven, die in het huidige zeerecht gelegen is nl. dat de agent van de bevrachter de reder wel bindt – hij immers is in dienst van het schip – doch de bevrachter zelf niet. Deze anomalie werkt onbillijk: een buitenstaander zal zich nog eerder afvragen of een scheepsagent wel namens een scheepseigenaar optreedt dan dat hij dit bij zijn rechtshandelingen met een zelf het scheepvaartbedrijf uitoefenende bevrachter zal doen. De gevolgen van de hier door het ontwerp onmiskenbaar aangebrachte uitbreiding van zeerechtelijke particularisme worden door het tweede lid van het onderhavige artikel binnen enge grenzen gehouden.

[...]

Lid 2. 1. De afzender van met het schip te vervoeren goederen, de reiziger, degen die zijn schip door het schip doet slepen, en degen aan wie als bevrachter (of als de in artikel 8.5.4.2 daaraan gelijkgestelde persoon) het schip ter beschikking wordt gesteld, weten zeer wel, dat niet iedere vervoerder, vervoerster of sleper met zijn eigen schip werkt. Er was dus geen reden dezen een actie tegen de reder qua talis te geven.

[...]

3. Ook de bemanning weet met wie zij haar arbeidsovereenkomst aangaat en er is dus ook hier geen reden een actie tegen de scheepseigenaar te geven.

[...]

Lid 3. In het door dit artikel bestreken geval ware binding van de scheepseigenaar wel zeer onbillijk. Ook het ontstaan van een scheepsvoorrecht wordt in dit geval verhinderd (zie artikel 8.3.3.7)<sup>507</sup>.

In de Memorie van Toelichting werd bij het gewijzigde ontwerp het volgende verklaard:

2. Onder het huidige recht wordt door auteurs (zie bijvoorbeeld Loeff N.J.B. 1973, p. 1089 en de daar aangehaalde literatuur) aangenomen dat artikel 321 eerste lid niet meer inhoudt dan dat de huidige reder wordt verbonden door de rechtshandelingen van hen, die, „in dienst van het schip zijnde” daarbij in hun betrekking en binnen de grenzen van hun aan de reder ontleende bevoegdheid handelden. Het ontwerp geeft hier tweërlei uitbreiding.

In de eerste plaats wordt, als elders, de scheepseigenaar in de plaats van de huidige reder gesteld. Daardoor is vervallen de uit artikel 318r W.v.K. voortvloeiende anomalie dat vorderingen rustend op de huidige reder, ook wanneer deze niet de scheepseigenaar is, op het schip van de eigenaar kunnen worden verhaald. In de tweede plaats bepaalt het onderhavige artikel, dat de rechtshandelingen van de rompbevrachter (dat wil zeggen de huidige reder) de scheepseigenaar met hem hoofdelijk aansprakelijk doen zijn en het doet hetzelfde gelden voor de rechtshandelingen van tijd- of reisbevrachter (vergelijk artikelen 318r en 322 W.v.K.). Van degen, die met dezen handelen, kan immers niet worden verwacht, dat zij nagaan of hun wederpartij de beschikking heeft over het schip uit hoofde van eigendom, van een rompbevrachting dan wel op grond van een tijd- of reisbevrachting. In het bijzonder is het onderscheid tussen een – soms zelfs voor de levensduur van het schip afgesloten – tijdbevrachting, die bij voorbeeld de tijdbevrachter het recht geeft het schip in zijn kleuren te schilderen, en een rompbevrachting voor de buitenstaander onkenbaar. Vooral ook ten aanzien van hen, die handelen met door de bevrachters aangestelde agenten is het belangrijk „het schip” dat wil zeggen de scheepseigenaar tegenover zich te vinden, zulks te meer waar het veel voorkomt dat de bevrachter in de charterpartij de bevoegdheid heeft gekregen de agent van de eigenaar aan te stellen (Loeff, N.J.B. 1973, p. 1086) en de positie van de agent ook anderszins onduidelijk kan zijn.

<sup>507</sup> PG Boek 8 NBW, 338-340.

*Het belang van de scheepseigenaar is hier minder zwaar te achten dan dat van de derde, die met de bevrachter of diens agent handelde; de eigenaar kan zijn belangen bovendien beschermen door in de charterpartij te bedingen, dat hij verhaal heeft op de bevrachter.*

*Veelal zullen trouwens ook in het geval van bevrachting de rechtshandelingen door of namens de kapitein geschieden en zal dit ook (evenals onder het huidige recht) zonder de bepaling van het onderhavige artikel binding van diens principaal, de eigenaar of de rompbefrachter (en onder het huidige recht door deze laatste op grond van artikel 322 W.v.K. weer de eigenaar) ten gevolge hebben (artikel 8.4.2.13).*

*3. Het artikel stelt als criterium voor de rechtshandeling die de reder bindt, dat zij moet strekken om het schip in bedrijf te brengen of te houden. Hierdoor wordt bereikt dat – mits de rechtshandeling voldoet aan de overige in dit artikel gestelde vereisten – hoofdelijke aansprakelijkheid ontstaat voor de vordering van de reparateur, van de scheepsleverancier, van de loodsdiensten, havenautoriteiten, stuwadoor, enz. De rompbefrachter, die olie voor het schip bestelt doch deze doet leveren aan boord van zijn eigen schip (Loeff, N.J.B. 1973 p. 1090), handelt niet om het schip in bedrijf te houden.*

*Het ontwerp stelt door te eisen dat de rechtshandeling de bevrachter bindt, als tweede voorwaarde voor een de reder verbindende rechtshandeling, dat deze moet zijn verricht hetzij door een bevrachter, hetzij door iemand wiens rechtshandeling de bevrachter bond. Deze binding kan ontstaan hetzij door een met een bevrachter gesloten overeenkomst dan wel door een wettelijke bepaling als artikel 8.4.2.13 (binding van rompbefrachter-principaal aan door de kapitein verrichte rechtshandelingen) of artikel 8.5.2.7, derde lid. De bevoegdheid de bevrachter te binden hoeft niet rechtstreeks door de bevrachter zelf te zijn verleend, maar kan ook zijn een afgeleide bevoegdheid, ontleend aan een overeenkomst gesloten met iemand, die op zijn beurt van de bevrachter de bevoegdheid had deze door de rechtshandeling van een ander te doen binden.*

*Het ontwerp stelt niet – als het huidige artikel 321 W.v.K. – als vereiste, dat degeen die handelde, „in vasten of tijdelijken dienst van het schip” moet zijn, daar gebleken is, dat dit vereiste verwarring wekt (vergelijk Molengraaff, Leidraad p. 1049 waartegen Loeff paragraaf 153).*

*Binding van de reder kan derhalve ontstaan door rechtshandelingen van de kapitein, de cargadoor, de walkapitein, de loods, de scheepsagent en dergelijke personen. Deze binding zal echter slechts ontstaan, wanneer zij die handelden bevrachter waren of handelden binnen de grenzen van een hun verleende bevoegdheid om de bevrachter te verbinden. Sluit bij voorbeeld een stuwadoor een overeenkomst met een vrachtrijder ten einde geloste goederen van de kade naar een verder gelegen loods te brengen, dan zal hij daardoor de bevrachter niet binden. Deze immers gaf hem opdracht tot lossen en niet volmacht tot het aangaan van rechtshandelingen. Doordat in een dergelijk geval geen binding ontstaat van de bevrachter, ontstaat ook geen aansprakelijkheid voor de reder. Hetzelfde geldt voor de zelfstandig aan boord werkzame kapper (Loeff N.J.B. 1973, p. 1089) die door zijn inkopen de bevrachter niet bindt en derhalve ook de reder niet zal binden.*

*[...]*

*Derde lid. 1. De afzender van met het schip te vervoeren goederen, de reiziger en degeen aan wie als bevrachter (of als de in artikel 8.5.4.2 daaraan gelijkgestelde persoon) het schip ter beschikking wordt gesteld, weten zeer wel, dat niet iedere vervoerder of verrachter met zijn eigen schip werkt. Er was dus geen reden degen een actie tegen de reder qua talis te geven.*

*[...]*

*3. Ook de bemanning weet met wie zij haar arbeidsovereenkomst aangaat en er is dus ook hier geen reden een actie tegen de scheepseigenaar te geven. [...]<sup>508</sup>.*

In een verdere fase van het voorbereidend werk werden bij de verstreckende aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wegens schulden van de tijd- en reisbevrachter fundamentele vraagtekens geplaatst:

*Onder artikel 8.5.1.1 is de eigenaar met de tijdbefrachter hoofdelijk aansprakelijk krachtens overeenkomsten ter zake van levering van bunkerolie, stuwadoorovereenkomsten (en de andere in*

---

<sup>508</sup> PG Boek 8 NBW, 340-342.

8.5.2.57 genoemde posten) en met de reisbevrachter onder stuwadoorovereenkomsten. Onder het bestaande recht is dat zeker niet zo (zie de door Loeff in NJB 1973, blz. 1089 besproken uitspraken „Anna Odland” en „Theo”): de tijd- en reisbevrachter vallen niet onder de in artikel 318r gegeven definitie „gebruik van het schip door een ander dan den eigenaar”. Waarom die verandering?

Zou het ook niet beter zijn lid 1 te beperken tot de rompbefrachter, waarbij tegelijkertijd de uitzonderingen in lid 3 zouden kunnen vervallen?

Los van het antwoord op deze laatste vraag werd de vraag gesteld, of het niet juist zou zijn de uitzondering met betrekking tot de arbeidsovereenkomst te laten vervallen, aangezien zulks zou bewerkstelligen dat werknemers, naast de mogelijke uitoefening van executoriaal beslag, ook tot eventueel conservatoir beslag toegelaten zouden kunnen worden<sup>509</sup>.

Ingevolge deze opmerkingen pleegde Schadee ruim overleg met de betrokken professionele organisaties en heroverwoog hij zijn voorstellen mede in het licht van het Amerikaanse recht. Hierover werd in de parlementaire stukken als volgt gerapporteerd:

2. Bij dit overleg bleek het bedrijfsleven weinig te hechten aan de persoonlijke aansprakelijkheid van de reder voor de rechtsvorderingen op de tijd- en reisbevrachter zoals deze uit de Vaststellingswet voortvloeide. Dergelijke persoonlijke aansprakelijkheid komt in andere rechtsstelsels ook niet voor (ook niet in het Amerikaanse men zie hieronder) en men vreesde zelfs dat zij reders ertoe zou kunnen brengen hun schip buiten de Nederlandse rechtssfeer te houden teneinde te voorkomen dat zij niet alleen met het schip maar ook met hun overige vermogen aansprakelijk zouden worden voor vorderingen op tijd- of reisbevrachters, waaraan zij part noch deel hebben. Ook achtte men de mogelijkheid niet uitgesloten, dat de reders ertoe zouden overgaan hun schepen in één-scheepsmaatschappijen onder te brengen, waardoor ook andere crediteuren gedupeerd zouden kunnen worden.

Geheel los van deze argumenten hecht de ondergetekende er waarde aan, dat het Nederlandse zeerecht op dit stuk niet een van de gangbare opvattingen geheel afwijkend standpunt zal innemen en naar reeds blijkt uit bovengenoemd Eindverslag stelt hij dan ook voor deze persoonlijke aansprakelijkheid van de reder uit de wet te verwijderen.

3. Het Amerikaanse recht (1971 Federal Maritime Lien Act, Sections 971-973 of Title 46 of the U.S. Code) kent weliswaar geen persoonlijke aansprakelijkheid van de eigenaar voor de in artikel 8.5.1.1 bedoelde vorderingen, doch kent de crediteur een verbaalsrecht op het schip toe voor deze vorderingen, ook indien zij zijn aangegaan door „any person to whom the management of the vessel at the port of supply is entrusted”. Vele van de geraadpleegde organisaties waren voorstanders van een soortgelijk systeem, doch van rederszijde werden ernstige bezwaren aangevoerd. De Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, het Koninklijke Zeemanscollege „De Groninger Eendracht” en de Vereniging van Werkgevers in de Kleine Handelsvaart vertolkten het standpunt, dat slechts handelingen van de rompbefrachters de reder zouden mogen binden en dan nog slechts met een verhaalbaarheid op het betrokken schip.

De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam en de Scheepvaart Vereniging Noord bleken van mening te zijn, dat crediteuren van bevrachters en voornamelijk hadden zij daarbij het oog op cargadoors en stuwadoors in de huidige rechtssituatie voldoende mogelijkheden vinden hun belangen te behartigen. Slechts een kleine minderheid in de Scheepvaart Vereniging Noord was van andere mening en bleek zelfs voorstander te zijn van handhaving van het systeem der Vaststellingswet.

Als bezwaren tegen het Amerikaanse systeem werden aangevoerd, dat op het schip verhaalbaar worden de vorderingen door agenten van bevrachters aangegaan („the above-named officers and agents ... include such officers and agents appointed by a charterer”), hoewel de reder geen enkele band heeft met deze bevrachters (die immers niet zijn contractuele wederpartij behoeven te zijn men zie blz. 74 van de memorie van toelichting bij de Vaststellingswet), laat staan met hun agenten. Men vreest ook dat door de niet korte (art. 8.3.3.9: één jaar) duur van het aan de vordering verbonden voorrecht de gevolgen van déconfitures van bevrachters of hun agenten van velerlei nationaliteit alle geconcentreerd zullen worden op

<sup>509</sup> PG Boek 8 NBW, 342-343.

het schip en dat dit de reder ertoe zou kunnen brengen met zijn bevrachters overeen te komen het schip buiten de Nederlandse rechtsfeer te houden.

Voor zover de getroffen regeling op grond van internationaal privaatrechtelijke regelingen van toepassing zal worden op buitenlandse schepen, zou Nederland een toevluchtsoord kunnen worden voor buitenlandse crediteuren, die, gebruik makend van het Nederlandse recht hier te lande, beslag op het schip gaan leggen.

Ook buitenlandse rechters echter zouden, wanneer er voldoende aanknopingspunten met de Nederlandse rechtsfeer bestaan, Nederlands recht kunnen gaan toepassen ten faveure van buitenlandse crediteuren doch ten nadele van Nederlandse reders.

Gezien de snelheid, waarmee schepen worden afgehandeld en moeten worden afgehandeld, zal het de crediteur, die toch enige tijd nodig zal hebben zijn rekening uit te schrijven (en te constateren dat deze onbetaald blijft) veelal niet mogelijk zijn het schip in beslag te nemen, terwijl dit nog onder het charter met de in gebreke blijvende bevrachter vaart. Tengevolge hiervan kunnen onder het Amerikaanse systeem niet alleen de reder, maar ook opvolgende bevrachters, die zelf aan hun verplichtingen voldoen, zeer geschaad worden door de inbeslagneming van het schip voor gedurende vorige bevrachtingen ontstane vorderingen. Buitenlandse crediteuren zouden er ook toe verleid kunnen worden met minder zekerheid voor hun vorderingen genoeg te nemen in de wetenschap dat zij in Nederland verhaal op het schip kunnen nemen.

Deze argumenten winnen alle aan kracht nu het steeds gebruikelijker is geworden in de bevrachting (in afwijking van de artt. 8.5.2.40 en 8.5.2.53) te bepalen, dat de bevrachter het schip zal laden en lossen („fios-beding”: men zie in dit verband de voorgestelde wijziging van deze artikelen), zodat vooral de stuwadoorskosten een aanzienlijke last op het schip zouden vormen.

In de praktijk is dan ook gebleken, dat men op allerlei wijze tracht de mogelijkheid te scheppen bewijs te leveren van het feit, dat de crediteur ervan op de hoogte was, dat de bevrachter niet de bevoegdheid had een voorrecht op het schip te doen ontstaan. Men zie de Memorie van Toelichting van de Vaststellingswet op artikel 8.5.1.1 tweede lid (blz. 73). Veel succes boekt men echter met deze maatregelen in Amerika niet en dit zal in Nederland niet anders zijn, gezien ook nog de uit de grote omvang van een haven als Rotterdam voortvloeiende moeilijkheid aan de weet te komen met wie de bevrachter contracten zal afsluiten (zie G. Gilmore and Ch.L. Black Jr., *The Law of Admiralty* blz. 683 v.). Vooral van buitenlandse reders is trouwens niet te verwachten, dat zij zich zozeer van het Nederlandse recht op de hoogte zullen stellen, dat zij deze maatregelen op voorhand nemen.

4. De ondergetekende is op grond van deze argumenten tot de mening gekomen, dat aan het huidige recht de voorkeur moet worden gegeven boven het Amerikaanse systeem.

5. Het thans voorgestelde ontwerp keert bijna geheel terug tot het huidige recht. De reder is met de rompbevrachter aansprakelijk (art. 322 W.v.K.), doch hij kan het ontstaan van deze aansprakelijkheid verhinderen door de crediteuren ervan op de hoogte te brengen, dat de rompbevrachter hem niet kan binden. Van deze mogelijkheid zal niet veel gebruik worden gemaakt doch er was geen reden haar uit te sluiten; na dergelijk bekend worden, is immers geen sprake meer van enige de reder toe te rekenen schijn dat hij gebonden zou zijn.

Bovendien is toegevoegd, dat geen binding van de reder ontstaat (men zie hierover B. Wachter in „Recht door zee” blz. 210) indien degeen met wie de rechtsbehandeling werd verricht wist ook zonder dat de reder kan aantonen, dat hem dit kenbaar is gemaakt dat deze niet rechtstreeks zou strekken tot het in het bedrijf brengen of houden van het schip. Met „weten” is gelijkgesteld „het zonder eigen onderzoek moeten weten” (vgl. art. 6 Boek 2 Wetsontwerp 17725).

6. Niet gehandhaafd echter is de mogelijkheid het ontstaan van de aansprakelijkheid van de eigenaar te verhinderen door inschrijving van de rompbevrachting in het scheepsregister. De praktijk leert dat deze inschrijving zelden, zo ooit, plaats vindt en bij de snelheid waarmee heden ten dage de behandeling van schepen in een haven plaats vindt is van een crediteur niet te verwachten dat hij vóór het aangaan van zijn verbintenis recherche in het scheepsregister doet.

7. Volgens het huidige recht (art. 318r W.v.K.) zijn vorderingen op de rompbevrachter verhaalbaar op het schip, ook wanneer de eigenaar daarvan niet op grond van artikel 322 Wetboek van Koophandel daarvoor persoonlijk aansprakelijk is en het komt de ondergetekende, aan wie niet gebleken is dat deze bepaling op bezwaren stuit, wenselijk voor dit verbaalsrecht op het schip, ten welks behoefte de vorderingen

werden aangegaan, te handhaven (men zie in dit verband H.R. 29 juni 1979, N.J. 1989 no. 346, waar de crediteur onder het huidige recht reeds de mogelijkheid wordt gegeven het schip van de eigenaar, die geen debiteur is, in conservatoir beslag te nemen).

8. Eveneens in overeenstemming met het huidige recht (art. 318q W.v.K.) is aan de vorderingen op de rompbewrachter een in rang na hypotheek komend voorrecht verbonden (art. 8.3.3.8 lid 1), dat niet van „droit de suite” is voorzien.

In hoeverre de reder verhaalt op de rompbewrachter is anders dan in het huidige recht aan partijen ter regeling overgelaten.

9. Teneinde uit te sluiten, dat een voorrecht wordt toegekend aan vorderingen die ontspruiten aan rechtshandelingen die als bijvoorbeeld geldleningen worden aangegaan om de reder of rompbewrachter in staat te stellen rechtshandelingen te verrichten, die strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip, is het woord „rechtstreeks” vóór „strekken” ingevoegd.

10. De positie van de crediteur van de tijd- of reisbewrachter is door deze terugkeer tot het huidige recht ten opzichte van de Vaststellingswet verslechterd, doch naar het oordeel van de ondergetekende niet in onaanvaardbare mate. Ook thans immers weten deze crediteuren vele moeilijkheden te voorkomen door bij reparatieopdrachten, leveranties aan het schip, stuwadoorscontracten, bunkerleveranties, enz., enz. rechtstreeks met de kapitein te handelen, die immers zijn principaal (reder, rompbewrachter) bindt (men zie ook het gewijzigde art. 8.5.2.7 lid 3) of door zekerheid te eisen voor de voldoening van hun vorderingen en het betrachten van zorgvuldigheid bij het aanvaarden van opdrachten.

Door de in het onderhavige ontwerp gedane voorstellen tracht de ondergetekende desalniettemin enig soelaas te bieden aan hen, die diensten voor het schip verrichten. Men zie de artikelen 8.3.4.8<sup>510</sup> en 8.5.1.1 vijfde lid<sup>511, 512</sup>.

Ten slotte werd nog de volgende verduidelijking verschaft:

*De commissie, kennis genomen hebbend van de wijziging van het in de Vaststellingswet aanvaarde stelsel van redersaansprakelijkheid, welke wijziging – kort gezegd – tot doel heeft de reder niet persoonlijk aansprakelijk te stellen voor door de bewrachter aangegane verbintenissen, vraagt zich af of tussen het aanvankelijke en thans voorgestelde systeem niet een te sterke caesuur wordt aangebracht. In het zeer veelvuldig voorkomende geval dat de kapitein het cognossement tekent (vergelijk artikel 8.5.2.7) wordt immers, zo merkt de commissie op, ingevolge artikel 8.5.2.49, tweede lid, derde zin, de reder op gelijke voet als de bewrachter aansprakelijk gesteld mits het schip niet in rompbewrachting is uitgegeven.*

*De ondergetekende moge er hier op wijzen dat het nieuw voorgestelde systeem zeer sterk afwijkt van het aanvankelijk voorgestelde. De bezwaren tegen dit laatste systeem naar voren gebracht betroffen niet zozeer de aansprakelijkheid van de reder uit hoofde van cognossement doch die voor de vele en zeer zware verplichtingen die een bewrachter in iedere haven moet aangaan: havenrechten, liggelden, de zeer hoge kosten van belading en lossing (door het F.I.O.S. beding komen deze steeds meer ten laste van de bewrachter), van ravitaillering en voorzien van bunkers, de reparatiekosten enz. In het eerst voorgestelde systeem werd de reder voor al deze kosten waarmee natuurlijk bij de vaststelling van de charterprijs geen rekening werd gehouden daar zij door de bewrachter moeten worden voldaan) aansprakelijk en zij konden op het schip worden verhaald. Het zijn deze in het overleg met belanghebbenden met nadruk naar voren gebrachte en in hun ongunstige consequenties in de memorie van toelichting bij dit Wetsvoorstel vermelde argumenten die de ondergetekende ertoe hebben gebracht het systeem te wijzigen. Ten aanzien van de aansprakelijkheden voortvloeiend uit het afgeven van een door de kapitein ondertekend cognossement ligt de positie echter heel anders. Teneinde de handel zo vlot mogelijk te doen verlopen moet aan dit document een zo groot mogelijke waarde worden toegekend hetgeen aansprakelijkheid van de reder en verhaalt op het schip (men zie inderdaad artikel 8.3.3.8, eerste lid onder a) tot een noodzakelijkheid maakt. De reder weet dat uit de afgifte van het cognossement voor hem zware verplichtingen kunnen ontstaan doch hij weet*

<sup>510</sup> Deze bepaling betreft het zgn. recht van reclame van scheepsleveranciers.

<sup>511</sup> Deze bepaling betreft de subrogatie van rechtswege ingevolge de betaling van loods-, kanaal- of havengelden.

<sup>512</sup> PG Boek 8 NBW, 344-346.

*tevens tot welk bedrag deze uit hoofde van titel 8.7<sup>513</sup> beperkt zullen zijn. Bovendien zijn zij, gezien de artikelen betreffende de verjaring slechts van korte duur<sup>514</sup>.*

De uiteindelijk aangenomen, hierboven aangehaalde<sup>515</sup> wetsbepaling beperkt de hoofdelijke medegehoudenheid van de scheepseigenaar dus tot schulden van de rompbevrachter en brengt er zelf meteen een hele reeks uitzonderingen op aan. Volgens Cleton neemt de scheepseigenaar in het huidige Nederlandse zeerecht daardoor niet zo'n centrale plaats in als wel eens wordt beweerd<sup>516</sup>.

Ter vergelijking met het huidige Belgische zeerecht moet ook worden beklemtoond dat de scheepseigenaar ingevolge artikel 8:360.3 NBW niet instaat voor de uitvoering van de rompbevrachter bindende vervoerovereenkomsten en andere er genoemde overeenkomsten. De afzender van goederen, de reiziger, de bevrachter en de bemanning weten dat hun contractuele wederpartij niet een eigen schip exploiteert en zij behoeven uit dien hoofde niet de bescherming van een hoofdelijke mede-aansprakelijkheid van de scheepseigenaar<sup>517</sup>.

**4.247.** Specifiek i.v.m. de overeenkomst van goederenvervoer over zee bepaalt artikel 8:461 NBW:

- 1. Onverminderd de overige leden van dit artikel worden als vervoerder onder het cognossement aangemerkt hij die het cognossement ondertekende of voor wie een ander dit ondertekende alsmede hij wiens formulier voor het cognossement is gebezigd.*
- 2. Indien de kapitein of een ander voor hem het cognossement ondertekende, wordt naast degene genoemd in het eerste lid, die tijd- of reisbevrachter, die vervoerder is bij de laatste overeenkomst in de keten der exploitatie-overeenkomsten als bedoeld in afdeling 1 van titel 5, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Indien het schip in rompbevrachting is uitgegeven wordt naast deze eventuele tijd- of reisbevrachter ook de laatste rompbevrachter als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Is het schip niet in rompbevrachting uitgegeven dan wordt naast de hier genoemde eventuele tijd- of reisbevrachter ook de reder als vervoerder onder het cognossement aangemerkt.*
- 3. In afwijking van de vorige leden wordt uitsluitend de laatste rompbevrachter, onderscheidenlijk de reder, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien het cognossement uitsluitend deze rompbevrachter, onderscheidenlijk de reder, uitdrukkelijk als zodanig aanwijst en, in geval van aanwijzing van de rompbevrachter, bovendien diens identiteit uit het cognossement duidelijk kenbaar is.*
- 4. Dit artikel laat het tweede lid van artikel 262 onverlet.*
- 5. Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel wordt afgeweken.*

Ook hier werpen de voorbereidende werken werpen een goed licht op de achterliggende beleidsoverwegingen<sup>518</sup>. Bij het initiële tekstvoorstel verklaarde Schadee o.m.:

*Het tweede lid van dit artikel verbindt ver strekkende gevolgen aan ondertekening van het cognossement door, of bevoegdlijk voor de kapitein. Wanneer het schip noch in rompbevrachting, noch in tijd- of reisbevrachting is uitgegeven zal ondertekening door de kapitein de reder binden. Artikel 8.4.2.13 geeft de kapitein de bevoegdheid cognossementen af te geven voor ten vervoer ontvangen goederen en door zijn ondertekening bindt hij zijn principaal: de reder. Beperkingen van deze bevoegdheid gelden jegens de*

<sup>513</sup> Deze bepalingen betroffen de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

<sup>514</sup> PG Boek 8 NBW, 347-348.

<sup>515</sup> Zie *supra*, nr. 4.246.

<sup>516</sup> Cleton, 83.

<sup>517</sup> Cleton, 82.

<sup>518</sup> Zie voorts de bespreking in Margetson, N.H., "Passieve legitimatie", in Hendrikse, M.L. en Margetson, N.H. (red.), *Capita zerecht. Een praktische benadering van de overeenkomst van goederenvervoer over zee*, Deventer, Kluwer, 2004, (213), 215-217.

*cognossementhouder slechts voor zover die hem bekend zijn gemaakt (art. 8.4.2.19). Wanneer het schip in tijd- of reisbevrachting is uitgegeven geldt hetzelfde: de kapitein bindt de reder. Daarnaast echter blijft ook de bevrachter, die met de afzender de vervoerovereenkomst sloot, jégens degeen, die het cognossement verwierf, als vervoerder onder het cognossement gelden. Het ontwerp bezigt hier de term „de laatste tijd- of reisbevrachter”, daarmee aansluitende aan de terminologie van artikel 8.5.1.2 (zie het bij art. 8.5.1.2 onder 4 opgemerkte). Wanneer het schip in rompbefvrachting is uitgegeven, d.w.z. wanneer de reder de gehele exploitatie in handen van de rompbefvrachter heeft gegeven (art. 8.5.4.1), bindt de handtekening van de kapitein de reder niet. In dit geval is de rompbefvrachter de principaal van de kapitein en zal hij (c.q. naast de laatste tijd- of reisbevrachter) als vervoerder onder het cognossement moeten worden beschouwd. Waar de rompbefvrachter te vergelijken valt met de huidige „reder” als bedoeld in artikel 320 W.v.K., is het ontwerp in dit opzicht gelijk aan het huidige recht<sup>519</sup>.*

In de Memorie van Toelichting staat het volgende te lezen:

*Wanneer het schip in rompbefvrachting is uitgegeven, dat wil zeggen wanneer de reder de gehele exploitatie in handen van de rompbefvrachter heeft gegeven (artikel 8.5.4.1), bindt de handtekening van de kapitein de reder niet. In dit geval is de rompbefvrachter de principaal van de kapitein en zal hij (c.q. naast de laatste tijd- of reisbevrachter) als vervoerder onder het cognossement moeten worden beschouwd. Waar de rompbefvrachter te vergelijken valt met de huidige „reder” als bedoeld in artikel 320 W.v.K., is het ontwerp in dit opzicht gelijk aan het huidige recht. Niet te ontkennen valt, dat de positie van de cognossementhouder aanzienlijk zou worden versterkt door ook in dit geval de scheepseigenaar tot zijn debiteur te maken (Sjollemá, Scheepsraad p. 59), doch deze afwijking van het gemene recht zou te groot zijn. Er is ook minder aanleiding toe nu artikel 8.3.3.8 de cognossementhouder de mogelijkheid biedt voor zijn vordering tot schadevergoeding verhaal op het schip zelf te zoeken<sup>520</sup>.*

In geval van pluraliteit van vervoerders, geldt onder hen een passieve hoofdelijkheid. Dit is uitdrukkelijk bepaald in artikel 8:442.1 NBW, dat luidt:

*Indien bij toepassing van artikel 461 verscheidene personen als vervoerder onder het cognossement moeten worden aangemerkt zijn dezen jégens de in artikel 441 eerste lid bedoelde cognossementhouder hoofdelijk verbonden<sup>521</sup>.*

Anderzijds moet ook rekening worden gehouden met artikel 8:462 NBW betreffende onbevoegd uitgegeven cognossementen, dat luidt:

*1. Het eerste lid van artikel 461 vindt geen toepassing indien een daar als vervoerder onder het cognossement aangemerkte persoon bewijst dat hij die het cognossement voor hem ondertekende daarbij de grenzen zijner bevoegdheid overschreed of dat het formulier zonder zijn toestemming is gebezigd. Desalniettemin wordt een in het eerste lid van artikel 461 bedoelde persoon als vervoerder onder het cognossement aangemerkt, indien de houder van het cognossement bewijst dat op het ogenblik van afgifte van het cognossement, op grond van een verklaring of gedraging van hem voor wie is ondertekend of wiens formulier is gebezigd, redelijkerwijze mocht worden aangenomen, dat hij die ondertekende daartoe bevoegd was of dat het formulier met toestemming was gebezigd.*

*2. In afwijking van het eerste lid wordt de rederij als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien haar boekhouder door ondertekening van het cognossement de grenzen zijner bevoegdheid overschreed, doch zij wordt niet gebonden jégens de eerste houder van het cognossement die op het ogenblik van afgifte daarvan wist dat de boekhouder de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.*

<sup>519</sup> PG Boek 8 NBW, 480-481.

<sup>520</sup> PG Boek 8 NBW, 483.

<sup>521</sup> Zie daarover nader Smeele, 122-129.



3. Een beroep op het tweede lid van artikel 461 is mogelijk ook indien de kapitein door ondertekening van het cognossement of door een ander de bevoegdheid te geven dit namens hem te ondertekenen, de grenzen zijner bevoegdheid overschreed, doch dergelijke beroep staat niet open aan de eerste houder van het cognossement die op het ogenblik van uitgifte daarvan wist dat de kapitein de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.

4. Het derde lid vindt eveneens toepassing indien hij die namens de kapitein het cognossement ondertekende daarbij de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.

Deze bepaling werd als volgt toegelicht:

Artikel 8.5.2.49a eerste lid. 1. In dit lid is de hoofdregel neergelegd ten aanzien van onbevoegde ondertekening van het cognossement namens een ander of het zonder toestemming gebruiken van het cognossementsformulier van een ander. In afwijking van het gemene recht wordt ter bescherming van de cognossementhouder de last te bewijzen dat hij die voor een ander tekende daartoe bevoegd was, of dat het formulier met toestemming was gebruikt, afgewenteld van de cognossementhouder en wordt de last van het bewijs van het tegendeel verschoven naar de vervoerder. De bewijslast die volgens het gemene recht op de cognossementhouder zou rusten is immers te zwaar. Cognossementen wisselen tijdens de reis zeer veelvuldig van houder (er zijn gevallen bekend waarin dit meer dan honderd maal geschiedde) en komen daarbij de cognossementhouder veelal niet eens onder ogen daar een ander het cognossement voor hem houdt.

Op grond van het in dit lid bepaalde zal de vervoerder dienen te bewijzen dat de vertegenwoordiger niet bevoegd was of dat het formulier zonder zijn toestemming was gebruikt. In overeenstemming met het gemene recht wordt hij, ondanks door hem geleverd bewijs, toch gebonden indien de cognossementhouder zich met succes beroept op een door de vervoerder opgewekte schijn van bevoegdheid of toestemming op het ogenblik van uitgifte van het cognossement.

2. Uitzonderingen op de in het eerste lid neergelegde hoofdregel worden gegeven in het tweede, derde en vierde lid van dit artikel waar nadere regels worden gegeven ten aanzien van onbevoegde ondertekening door de boekhouder ener rederij of onbevoegde ondertekening door of namens de kapitein. Mogelijk is daarbij dat ook bij ondertekening door of namens de kapitein de bewijsregel van het onderhavige lid van toepassing is. Dergelijke ondertekening heeft op grond van het tweede lid van artikel 8.5.2.49 binding als vervoerder onder cognossement van de daargenoemden ten gevolge, doch daarnaast kunnen eveneens zoals uitdrukkelijk bepaald is, de in het eerste lid van dat artikel bedoelde personen als vervoerder onder cognossement gebonden worden.

Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn indien noch het cognossementsformulier van de laatste tijd- of reisbevrachter noch dat van de reder of rompbefrachter wordt gebruikt. Voor degenen die uitsluitend op grond van het eerste lid van artikel 8.5.2.49 ten gevolge van ondertekening door of namens de kapitein als vervoerder onder cognossement worden aangemerkt blijft de in het onderhavige lid neergelegde hoofdregel van kracht. Ditzelfde geldt ten aanzien van de personen die, met uitzondering van de rederij, op grond van het eerste lid van artikel 8.5.2.49 door ondertekening door de boekhouder als vervoerder onder cognossement worden aangemerkt.

Tweede lid. De boekhouder van een rederij is bevoegd voor de rederij het cognossement te ondertekenen en een beperking van deze bevoegdheid zou aan de cognossementhouder slechts kunnen worden tegengeworpen wanneer deze daarvan onkundig was en de beperking niet uit het handelsregister blijkt. Betreft het een niet in het handelsregister ingeschreven rederij dan kunnen slechts de hem bekend zijnde beperkingen aan de cognossementhouder worden tegengeworpen (art. 8.3.1.18). Gezien de snelheid waarmee cognossementen worden verhandeld is raadpleging van het handelsregister voor de houder daarvan schier onmogelijk.

De onderhavige bepaling laat dit vereiste van inschrijving in dat register dan ook vallen en specificeert het ogenblik waarop de beperking van des boekhouders bevoegdheid de cognossementhouder bekend moet zijn. Bij onbevoegde ondertekening van het cognossement door de boekhouder gaat de bescherming van de cognossementhouder echter veel verder dan de bescherming neergelegd in het eerste lid van dit artikel.

*Slechts jegens de eerste houder is het de rederij toegestaan tegenbewijs te leveren; daarnaast dient door de rederij eveneens bewezen te worden dat die houder van de onbevoegdheid op de hoogte was. De opvolgende houders genieten volledige bescherming. Het risico rust op degene die de boekhouder heeft aangesteld daar derden van de normaal bestaande situatie mogen uitgaan dat de boekhouder uit hoofde van zijn aanstelling tekeningsbevoegdheid heeft.*

Derde lid. 1. *Evenals de boekhouder is de kapitein bevoegd cognossementen te ondertekenen. Beperkingen van deze bevoegdheid kunnen derden op grond van artikel 8.4.2.19 eerste lid slechts worden tegengeworpen indien hun die bekend zijn gemaakt. Dezelfde regel die geldt indien de boekhouder onbevoegd ondertekent geldt ook voor de kapitein. Op grond van zijn aanstelling als kapitein mogen derden er van uitgaan dat de kapitein tekeningsbevoegdheid heeft. Degenen genoemd in artikel 8.5.2.49 tweede lid worden jegens opvolgende houders van het cognossement gebonden, zonder mogelijkheid van tegenbewijs. Uitsluitend jegens de eerste houder is tegenbewijs toegestaan. Hetzelfde geldt indien de kapitein de grenzen van zijn bevoegdheid heeft overschreden door een ander bevoegdheid te geven namens hem het cognossement te ondertekenen.*

2. *Op grond van artikel 8.4.2.19 tweede lid bindt de kapitein bij overschrijding van zijn bevoegdheid eveneens zichzelf.*

Vierde lid. *Een groot deel van de “Kapiteinscognossementen” worden (a) niet door de kapitein zelf, doch namens de kapitein getekend. Het onderhavige lid verbindt aan het onbevoegd namens de kapitein ondertekenen van cognossementen dezelfde gevolgen als aan het onbevoegd tekenen door de kapitein zelf. Het risico rust op degenen die ingevolge het tweede lid van artikel 8.5.2.49 door het handelen van de kapitein zelf worden gevonden (b) daar de kapitein het veelal in zijn macht heeft ongevoegde (c) ondertekening namens hem te voorkomen (Sjollema p. 58, Scheepsraad)<sup>522</sup>.*

Op het eerste gezicht is de ladingbelanghebbende door de hierboven geschetste regeling verzekerd van een goede bescherming. Bij vervoer onder een kapiteinscognossement – d.i. een cognossement ondertekend door of voor de kapitein – is in principe niet alleen de contractuele vervoerder gebonden, maar ook de scheepseigenaar of, in geval van rompbevrachting, de laatste rompbevrachter.

Dit kan ten eerste worden verklaard op grond van de – nochtans nergens in Boek 8 NBW opgenomen – regel dat handelingen van de kapitein bindend zijn voor de reder of rompbevrachter<sup>523</sup>. Smeele merkt echter op dat het in de praktijk veelvuldig voorkomt dat de kapitein het cognossement uitdrukkelijk ondertekent namens de contractuele vervoerder en *niet* namens de reder of rompbevrachter. Blijkt uit de ondertekening duidelijk dat de kapitein heeft gehandeld voor de contractuele vervoerder, zo argumenteert Smeele, “dan dient aan de contractuele werkelijkheid gevolg gegeven te worden en is er voor een daarmee strijdige fictie die resulteert in de gebondenheid van de reder/rompbevrachter als werkgever van de kapitein geen plaats”<sup>524</sup>.

Een tweede mogelijke verantwoording van de besproken regel ligt in het belang van de cognossementhouder om voor een ladingvordering uit cognossement niet alleen een duidelijk kenbare, maar vooral ook een solvabele en gemakkelijk traceerbare debiteur te hebben. Vanuit dit perspectief beschermt de wettelijke regel volgens Smeele “eenzijdig de vermogensbelangen van de handel [...] ten nadele van die van de scheepvaart”<sup>525</sup>. Het streven van de wetgever gaat

---

<sup>522</sup> PG Boek 8 NBW, 492-493.

<sup>523</sup> Smeele, 119.

<sup>524</sup> Smeele, 120.

<sup>525</sup> Smeele, 121.

bovendien nog verder dan het elders besproken<sup>526</sup>, in artikel 8:217 NBW neergelegde bijzondere en bevoorrechte verhaalsrecht op het vervoerende schip, ook indien de debiteur niet de eigenaar van dat schip is. Wat daar ook van zij, volgens Smeele kan ook het oogmerk om de cognossementhouder een solvabele en gemakkelijk traceerbare debiteur te verschaffen geen afdoende verantwoording opleveren. In geval van rompbevrachting kan de ladingbelanghebbende zich immers *niet* tegen de via scheepsregisters en P & I Clubs vindbare scheepseigenaar keren, maar alleen tegen de rompbevrachter, wat de eiser ertoe noopt zich te verdiepen in hem onbekende contractuele verhoudingen en rechtsonzekerheid met zich brengt<sup>527</sup>.

Hoe bekritiseerbaar ook, de geldende Nederlandse regeling impliceert dat de scheepseigenaar, anders dan in België, niet heeft in te staan voor de goede afloop van cognossementsvervoer in een situatie van rompbevrachting.

In een eigen proeve van een alternatieve regeling stelt Smeele voor om de reder-eigenaar slechts mede als vervoerder aan te merken wanneer het door of voor de kapitein ondertekende cognossement niet duidelijk de naam van de vervoerder en de plaats van zijn hoofdvestiging vermeldt en niet toelaat vast te stellen voor wie het is ondertekend; deze regel zou bovendien slechts gelden tegenover een derde-houder te goeder trouw<sup>528</sup>. Anderzijds blijft deze regel ook gelden in een situatie van rompbevrachting<sup>529</sup>. Smeele stelt ook voor om de uit artikel 8:462.4 NBW voor de pseudo-vervoerder volgende gevaren van de onbevoegde of frauduleuze ondertekening van een cognossement “for the master” te beperken<sup>530</sup>.

**4.248.** De besproken wettelijke aansprakelijkheidsregelingen staan los van de verhaalbaarheid en de bevoorrechting van vorderingen op een zeeschip. Verhaalbaarheid op het schip moet worden onderscheiden van de bevoorrechting van schuldvorderingen, al gaat verhaalbaarheid in vele

---

<sup>526</sup> Zie *infra*, nr. 4.248.

<sup>527</sup> Smeele schrijft hierover het volgende:

*Maar ook het oogmerk om de cognossementhouder een solvabele en gemakkelijk traceerbare debiteur te verschaffen kan art. 8:461-2 BW niet verklaren. Van al de schakels in de exploitatieketen van het schip is het de reder, die als scheepseigenaar op voorhand de meeste zekerheid van solvabiliteit biedt en die ook het gemakkelijkst traceerbaar is door middel van scheepsregisters en P & I Clubs. Voor de overige betrokkenen bij de uitbating van het schip geldt daarentegen dat het ten aanzien van de verhaalbaarheid en vindbaarheid kan vriezen en dooien. Als er dus al iemand zinvol als wettelijke debiteur van de cognossementhouder zou moeten worden aangewezen, dan is het wel de reder. Daar is het echter mee in strijd dat de wettelijke gebondenheid uit het kapiteinscognossement geen verband houdt met de eigendom van het schip, maar juist met de zeggenschap over de kapitein. Anders gezegd, art. 8:461-2 BW legt de wettelijke gebondenheid op de reder als werkgever van de kapitein en niet in zijn hoedanigheid van reder. Dit blijkt hieruit dat de gebondenheid uit het kapiteinscognossement overgaat van de reder op de rompbevrachter wanneer het schip in rompbevrachting wordt gegeven. Ook de parlementaire geschiedenis laat hier geen twijfel over bestaan. Had SJOLLEMA er nog voor gepleit om de reder als scheepseigenaar debiteur te laten zijn voor de vordering uit het kapiteinscognossement, de regeringscommissaris wees dit resoluut van de hand omdat deze afwijking van het gemene recht te groot zou zijn. Mijns inziens is de regel in art. 8:461-2 BW in twee opzichten ongelukkig. Zoals hierboven reeds uiteengezet, gaat zij te ver waar zij ook in die gevallen, dat de kapitein kenbaar voor de contractuele vervoerder handelde, een gezamenlijke gebondenheid van de contractuele vervoerder met de reder/rompbevrachter schept. Dan wordt zonder rechtsgrond “vertrouwen” beschermd dat nooit in redelijkheid heeft kunnen ontstaan. Aan de andere kant schiet art. 8:461-2 BW tekort nu het de cognossementhouder in geval van een “anoniem” kapiteinscognossement niet de waarborg van een vorderingsrecht tegen de reder verschaft, maar hem slechts een actie tegen de werkgever van de kapitein geeft. Hoewel de reder vaak beide eigenschappen in zich zal verenigen, betekent de mogelijkheid dat het schip in romp- of zelfs onderrompbevrachting zou kunnen varen een voortdurende bron van onzekerheid, die de cognossementhouder ertoe dwingt om zich te verdiepen in de contractuele verhoudingen tussen derden, namelijk de exploitatieketen met betrekking tot het schip. Dit is onwenselijk (Smeele, 121-122).*

<sup>528</sup> Zie Smeele, 145.

<sup>529</sup> Smeele, 147.

<sup>530</sup> Zie daarover nader Smeele, 140-144.

gevallen wel met bevoorrechtiging gepaard<sup>531</sup>. Het Nederlandse regime van de scheepsvoorrechten<sup>532</sup> en van het bewarend en uitvoerend beslag<sup>533</sup> wordt elders toegelicht.

De in het hierboven besproken artikel 8:360 NBW neergelegde regeling van de aansprakelijkheid van de reder betreft – net zoals artikel 46 van de Belgische Zeewet – vorderingen waarvoor deze laatste met zijn gehele vermogen aansprakelijk is<sup>534</sup>.

Omtrent de verhaalbaarheid van vorderingen op het betrokken schip gelden in Nederland de hieronder volgende uitdrukkelijke wetsbepalingen – waarvan in de Belgische Zeewet geen expliciete pendanten zijn te vinden:

#### Artikel 216

*De vorderingen genoemd in artikel 211<sup>535</sup>, doen een voorrecht op het schip ontstaan en zijn alsdan daarop verhaalbaar, zelfs wanneer zij zijn ontstaan tijdens de terbeschikkingstelling van het schip aan een bevrachter, dan wel tijdens de exploitatie van het schip door een ander dan de reder, tenzij aan deze de feitelijke macht over het schip door een ongeoorloofde handeling was ontnomen en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw was.*

#### Artikel 217

*1. Boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend, doch na de bevoorrechte vorderingen genoemd in artikel 211<sup>536</sup>, na de hypothecaire vorderingen, na de vorderingen genoemd in de artikelen 222<sup>537</sup> en 832<sup>538</sup> en na de vordering van de pandhouder, zijn op een zeeschip,*

---

<sup>531</sup> Zie daarover inz. Claringbould, M.H., “Over voorrechten en verhaalbaarheid”, in van Beelen, A. e.a., *Vergelijkend zerecht. Een bundeling van ter ere van Prof. Mr. R.E. Japikse op 18 februari 1994 gehouden voordrachten*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, 93-112.

<sup>532</sup> Zie Blauwboek 3.

<sup>533</sup> Zie Blauwboek 10.

<sup>534</sup> Vgl. Cleton, 80.

<sup>535</sup> Deze bepaling luidt:

*Boven alle andere vorderingen waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend zijn, behoudens artikel 210, op een zeeschip bevoorrecht:*

- a. in geval van beslag: de vorderingen ter zake van kosten na het beslag gemaakt tot behoud van het schip, daaronder begrepen de kosten van herstellingen, die onontbeerlijk waren voor het behoud van het schip;*
- b. de vorderingen ontstaan uit de arbeidsovereenkomsten van de kapitein of de andere leden der bemanning, met dien verstande dat de vorderingen met betrekking tot loon, salaris of beloningen slechts bevoorrecht zijn tot op een bedrag over een tijdvak van twaalf maanden verschuldigd;*
- c. de vorderingen ter zake van hulpverlening alsmede ter zake van de bijdrage van het schip in avarij-grosse;*
- d. de vorderingen ter zake van havengelden en maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden, met dien verstande dat dit voorrecht vervalt doordat het schip een nieuwe reis aanvangt.*

<sup>536</sup> Zie de vorige vn.

<sup>537</sup> Deze bepaling luidt:

- 1. Op zaken aan boord van een zeeschip zijn de vorderingen ter zake van hulpverlening en van een bijdrage van die zaken in avarij-grosse bevoorrecht. Deze vorderingen nemen daartoe rang na die welke zijn genoemd in de artikelen 210, 211, 221, 820, 821 en 831, doch vóór alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.*
- 2. Op ten vervoer ontvangen zaken zijn bevoorrecht de vorderingen uit een met betrekking tot die zaken gesloten vervoerovereenkomst, dan wel uit artikel 488 of artikel 951 voortvloeiend, doch slechts voor zover aan de vervoerder door artikel 489 of artikel 954 een recht op de zaken wordt toegekend. Deze vorderingen nemen daartoe rang na die welke zijn genoemd in het eerste lid en in de artikelen 204 en 794, doch vóór alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.*

<sup>538</sup> Deze bepaling luidt:

- 1. Op zaken aan boord van een binnenschip zijn de vorderingen ter zake van hulpverlening en van een bijdrage van die zaken in avarij-grosse bevoorrecht. Deze vorderingen nemen daartoe rang na die welke zijn genoemd in de artikelen 210, 211, 221, 820, 821 en 831, doch vóór alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.*
- 2. Op ten vervoer ontvangen zaken zijn bevoorrecht de vorderingen uit een met betrekking tot die zaken gesloten vervoerovereenkomst, dan wel uit artikel 488 of artikel 951 voortvloeiend, doch slechts voor zover aan de vervoerder door*

*waaronder voor de toepassing van dit artikel niet is te verstaan een zeeschip in aanbouw, bij voorrang verhaalbaar:*

*a. de vorderingen, die voortvloeien uit rechtshandelingen, die de reder of een rompbevrachter binden en die rechtstreeks strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip, alsmede de vorderingen die tegen een uit hoofde van artikel 461<sup>539</sup> gelezen met artikel 462<sup>540</sup> of artikel 943<sup>541</sup> gelezen met artikel 944 als vervoerder aangemerkte persoon kunnen worden geldend gemaakt. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen;*

*b. de vorderingen, die uit hoofde van afdeling 1 van titel 6 op de reder rusten;*

*c. de vorderingen, genoemd in artikel 752<sup>542</sup> voor zover zij op de reder rusten.*

*[...]*

#### Artikel 218

*Na de vorderingen genoemd in artikel 217 zijn de vorderingen genoemd in de artikelen 284 en 285 van Boek 3<sup>543</sup>, voor zover zij dit niet zijn op grond van enig ander artikel van deze titel, op een zeeschip bij voorrang verhaalbaar.*

Het aangehaalde artikel 216 betreft de vorderingen i.v.m. behoudskosten na beslag, sociale voorrechten en vorderingen i.v.m. hulpverlening en averij-grosse, die boven hypotheek gaan. Artikel 217 betreft o.m. vorderingen i.v.m. cognossementsvervoer en aanvaring. Ondanks het feit dat de scheepseigenaar bij het ontstaan van dergelijke vorderingen mogelijk geen enkele rol heeft gespeeld, zijn deze vorderingen toch op zijn schip verhaalbaar<sup>544</sup>. In de Toelichting-Schadee wordt hierover gesteld:

*Naast de op de reder drukkende vorderingen is op het schip bij voorrang verhaalbaar de vordering uit vervoerovereenkomst, die tengevolge van het feit, dat de kapitein het cognossement tekende, op de rompbevrachter (de figuur, die analoog is aan de huidige „reder”) rust (lid 1 onder d). Ook onder vigueur van de artikelen 318q en 318r W.v.K. bestaat een dergelijk verhaalsrecht. Het is van zeer groot belang voor de cognossementhouder, die er de mogelijkheid aan ontleent het schip in beslag te nemen – of althans met dergelijke beslag te dreigen – ten einde op die wijze zekerheid te krijgen voor een eventuele vergoeding*

---

*artikel 489 of artikel 954 een recht op de zaken wordt toegekend. Deze vorderingen nemen daartoe rang na die welke zijn genoemd in het eerste lid en in de artikelen 204 en 794, doch vóór alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.*

<sup>539</sup> Zie de wettekst *supra*, nr. 4.247.

<sup>540</sup> Zie de wettekst *supra*, nr. 4.247.

<sup>541</sup> Deze bepaling is de pendant van art. 462 voor de binnenvaart.

<sup>542</sup> Zie de wettekst *infra*, nr. 4.465.

<sup>543</sup> Artikel 284 Boek 3 NBW luidt:

*1. Een vordering tot voldoening van kosten, tot behoud van een goed gemaakt, is bevoorrecht op het goed dat aldus is behouden.*  
*2. De schuldeiser kan de vordering op het goed verhalen, zonder dat hem rechten van derden op dit goed kunnen worden tegengeworpen, tenzij deze rechten na het maken van de kosten tot behoud zijn verkregen. Een na het maken van die kosten overeenkomstig artikel 237 gevestigd pandrecht kan slechts aan de schuldeiser worden tegengeworpen, indien de zaak of het toonderpapier in de macht van de pandhouder of een derde is gebracht. Een na het maken van die kosten overeenkomstig artikel 90 verkregen recht kan slechts aan de schuldeiser worden tegengeworpen, indien tevens aan de eisen van lid 2 van dat artikel is voldaan.*

*3. Het voorrecht heeft voorrang boven alle andere voorrechten, tenzij de vorderingen waaraan deze andere voorrechten zijn verbonden, na het maken van de kosten tot behoud zijn ontstaan.*

Artikel 285 bepaalt:

*1. Hij die uit hoofde van een overeenkomst tot aanneming van werk een vordering wegens bearbeiting van een zaak heeft, is deswege op die zaak bevoorrecht, mits hij persoonlijk aan de nitvoering van in de uitoefening van zijn bedrijf aangenomen werk pleegt deel te nemen dan wel een vennootschap of een rechtspersoon is, waarvan een of meer beherende vennoten of bestuurders dit plegen te doen. Het voorrecht vervalt na verloop van twee jaren sedert het ontstaan van de vordering.*

*2. Het voorrecht heeft voorrang boven een overeenkomstig artikel 237 op de zaak gevestigd pandrecht, tenzij dit recht eerst na het ontstaan van de bevoorrechte vordering is gevestigd en de zaak in de macht van de pandhouder of een derde is gebracht.*

<sup>544</sup> Zie o.m. ook van der Velde, 154-155.

*voor aan zijn lading opgekomen schade en aan de weet te komen, wie hij als vervoerder onder het cognossement moet beschouwen (zie bij artikel 8.5.2.49<sup>545</sup> 546).*

Het bijzondere verhaalsrecht voor ladingvorderingen bestaat dus ook indien het schip niet tot het vermogen van de schuldenaar van de vordering behoort. Vóór de invoering van Boek 8 NBW konden slechts vorderingen tegen de scheepseigenaar en de reder “oude stijl” op het schip worden verhaald, en niet deze tegen de gewone bevrachter. Wel was de reder “oude stijl” hoofdelijk gebonden met de bevrachter uit een kapiteinscognossement, zodat voor een daaruit voortvloeiende vordering eveneens altijd verhaal op het schip mogelijk was. Vorderingen uit gewone cognossementen tegen de bevrachter daarentegen waren niet op het schip verhaalbaar. Het aangehaalde artikel 8:217 NBW heeft hierin verandering gebracht, zonder dat dit volgens Smeele behoorlijk werd gemotiveerd. In zijn proefschrift formuleert deze auteur scherpe kritiek:

*Deze ondoordachte stap van de wetgever valt te betreuren. Doordat de eis is komen te vervallen, dat een vordering uit cognossement pas verhaalbaar is op het schip, wanneer enig toedoen, zij het ondertekening of volmachtverlening, van de kapitein kan worden aangetoond, verliest de scheepseigenaar elke mogelijkheid van controle over de verplichtingen die worden aangegaan door derden en waarvoor zijn schip verhaalbaar is. De nachtmerrie-achtige situaties waartoe dit aanleiding kan geven worden geïllustreerd door het navolgende vooralsnog verzonnen voorbeeld:*

*Stel dat een in Nederland gevestigde importfirma X bij een in het Verre Oosten gevestigde leverancier Y een drietal containers met dure electronica bestelt, fob en betaling tegen documenten. In een frauduleus opzette spreken X en Y af dat Y slechts beschadigde rommel zal leveren tegen een passende prijs van X, maar met een uitvoerige factuur. X contracteert voor het vervoer met Z, die als NVOCC zijn eigen cognossementen uitgeeft, “said to contain” gevolgd door de goederenomschrijving uit de factuur. Z op zijn beurt gaat als afzender een vervoerovereenkomst aan met R&B, die een lijndienst tussen het Verre Oosten en Rotterdam onderhoudt. Z vraagt en krijgt tegen afgifte van de drie containers kapiteinscognossementen van R&B. Wanneer de containers in Rotterdam aankomen, laat Z de containers in ontvangst nemen door ontvangtexpediteur Z-1, die op zijn beurt de containers afgeeft tegen Z's eigen cognossementen. Na de schade aan de zaken in de containers te hebben vastgesteld, stelt X een vordering in voor de Rotterdamse rechtbank tegen Z, die verstek laat gaan. Eenmaal in het bezit van een executoriale titel verhaalt X de – onbeperkt toegewezen ladingvordering – ex art. 8:217 jo 8:461 BW op het eerstvolgende schip van R&B Lines dat de haven van Rotterdam aandoet. Zonder ook maar de kans te hebben gehad tot het voeren van een inhoudelijk verweer tegen de vordering, wordt de reder uitgewonnen voor de ladingvordering tegen Z. Slechts door de kwade trouw of de fraude van X aan te tonen kan R&B misschien nog ontkomen aan de uitwinning van zijn schip. Een weinig aantrekkelijk perspectief.*

*Het voorgaande voorbeeld toont mijns inziens duidelijk aan dat de verruiming van het verhaal van cognossementvorderingen op het schip een zeer onwenselijke ja zelfs een onhoudbare situatie heeft doen ontstaan. Het is daarom te hopen dat de wetgever niet zal wachten tot het eerste kalf is verdrongen en zo spoedig mogelijk de oude situatie in ere herstelt<sup>547</sup>.*

**4.249.** Ook Van der Velde meent dat artikel 8:217 NBW de scheepseigenaar onredelijk benadeelt:

*Mijns inziens zou de vraag of het gerechtvaardigd is dat een vordering uit een vervoerovereenkomst jegens een ander dan de scheepseigenaar verhaalbaar is op het schip samen moeten hangen met de vraag of de reder op enigerlei wijze betrokken was bij dat vervoer. Indien sprake is van een kapiteinscognossement is de reder vaak wel betrokken bij het vervoer. Indien de eigenaar het cognossement zelf heeft ondertekend, spreekt zijn betrokkenheid voor zich. Ook in de situatie dat de rompbevrachter het cognossement heeft ondertekend, is de scheepseigenaar mijns inziens nog nauw genoeg betrokken om vorderingen uit vervoer onder cognossement op zijn schip verhaalbaar te doen zijn. De scheepseigenaar weet immers met wie hij een rompbevrachtingsovereenkomst heeft gesloten en weet ook dat deze rompbevrachter vervoerovereenkomsten*

<sup>545</sup> Deze bepaling stemt thans overeen met art. 461 Boek 8 NBW.

<sup>546</sup> PG Boek 8 NBW, 288-289.

<sup>547</sup> Smeele, 99-100.

*zal gaan sluiten, waar eventueel vorderingen uit kunnen voortvloeien. Voor kapiteinscognossementen geldt naar mijn mening hetzelfde. Indien de kapitein door de scheepseigenaar is aangesteld, spreekt de betrokkenheid van de scheepseigenaar bij vorderingen uit vervoer onder het door de kapitein getekende cognossement voor zich. Indien de rompbevrachter de kapitein heeft aangesteld, bestaat de betrokkenheid van de scheepseigenaar uit het feit dat de scheepseigenaar de rompbevrachter zelf heeft uitgezocht.*

*Anders is de situatie waarin geen sprake is van een kapiteinscognossement. De balans tussen de belangen van de ladingbelanghebbenden en de belangen van de scheepseigenaar is in die gevallen mijns inziens teveel in het belang van de ladingbelanghebbenden doorgeschoten. Bij niet-kapiteinscognossementen heeft de scheepseigenaar vaak geen enkele band meer met het vervoer onder cognossement. Indien daaruit een vordering voortvloeit, is het daarom niet rechtvaardig om die vordering op het schip te kunnen verhalen. Het belang van de scheepseigenaar dient in die gevallen beter te worden beschermd. Vorderingen uit vervoer onder cognossement waarbij de scheepseigenaar geen enkele rol heeft gespeeld, dienen niet verhaalbaar te zijn op het schip. Het tweede deel van de eerste zin van art. 217 lid 1 onder a zou daartoe als volgt kunnen worden aangepast:*

‘alsmede de vorderingen die voortvloeien uit vervoer onder cognossement die kunnen worden geldend gemaakt jegens de reder of rompbevrachter die het cognossement ondertekende of voor wie de kapitein het cognossement ondertekende’

*Door de voorgestelde wijziging van art. 8:217 is verhaal op het schip voor vorderingen uit een vervoerovereenkomst onder cognossement alleen nog mogelijk voor die vorderingen waarbij de reder op enigerlei wijze betrokken is geweest. Op deze wijze kan de reder niet overvallen worden door verhaal op zijn schip voor een vordering uit een overeenkomst waar hij geen weet van had<sup>548</sup>.*

Hierbij dient te worden aangetekend dat het bedoelde artikel 8:217 NBW ingevolge rechtspraak van de Hoge Raad eerder zelden toepassing vindt. Een vordering wordt m.n. alleen op een zeeschip verhaalbaar geacht indien dat zowel naar de *lex causae* als naar de *lex registrationis* het geval is. De door de Nederlandse wetgever uitgewerkte materieelrechtelijke bescherming van de ladingbelanghebbende wordt a.h.w. via de IPR-verwijzingsregels uitgehold<sup>549</sup>.

**4.250.** Interessant is ten slotte de wijze waarop Flach al de hierboven besproken wettelijke regelingen met elkaar in verband brengt:

*Gewezen is al op de samenhang tussen de scheepsvoorrechten en het systeem waarbij de wet de aansprakelijkheid centreert rond, en kanaliseert naar, (de eigenaar van) het schip. Omdat in boek 8 BW het schip bij gebreke van rechtspersoonlijkheid niet zelfstandig schuldenaar kan zijn, is aan de gedachte om het schip centrum te maken van verplichtingen die uit het scheepsbedrijf voortvloeien, vorm gegeven door een persoonlijke centrale aansprakelijkheid van de eigenaar in combinatie met (of, in de binnenvaart, als enige) de constructie van het schip als bijzonder verbaalsobject voor de schuldeisers.*

*Waar het gaat om de verhouding tussen de schuldeiser die een beroep kan doen op een voorrecht en de eigenaar op niens goed het voorrecht en het daarmee verbonden verbaalsrecht rust zonder dat hij persoonlijk aansprakelijk is, zou dit ook verklaard kunnen worden in termen van een krachtens de wet beperkte risicoaansprakelijkheid<sup>550</sup>. De term ‘in rem aansprakelijkheid’ drukt dit mooi uit. Toch is deze*

<sup>548</sup> Van der Velde, 174-175.

<sup>549</sup> Zie uitvoerig en kritisch Van der Velde, 159 e.v.

<sup>550</sup>

*Verbaalsaansprakelijkheid voor schulden van derden bestaat in boek 8 BW als het gaat om (1) de rompbevrachter van een zeeschip bindende arbeids-, vervoers-, rompbevrachtings- en gebruiksovereenkomsten anders dan voor vervoer (2) de rompbevrachter bindende rechtshandelingen strekkende tot het in bedrijf brengen of houden van een zeeschip waarbij de wederpartij, kort gezegd, niet te goeder trouw was (3) de scheepshuurkoper, tijd-, reis- of rompbevrachter bindende rechtshandelingen strekkende tot het in bedrijf brengen of houden van een binnenschip (4) ladingsschadevorderingen van cognossementshouders op een vervoerder onder cognossement in de zin van de wet die niet de eigenaar van een zee- of binnenschip is (5) tijd- of reisbevrachters en ‘exploitanten’ bindende arbeidsovereenkomsten (6) op rechtsvoorgangers van de eigenaar*

*terminologie misleidend. Het gaat niet om een persoonlijke aansprakelijkheid. De derde-eigenaar staat 'enkel' met zijn eigendom in voor de schulden die de gebruiker of rechtsvoorganger door zijn handelen heeft doen ontstaan. Het is vergelijkbaar met een risicoaansprakelijkheid verbonden aan de kwaliteit van eigenaar, maar gaat minder ver. Dogmatisch loopt de lijn via het verbaalsrecht en de uitwinbaarheid. De Nederlandse term 'verbaalsaansprakelijkheid' drukt onvoldoende uit dat de persoonlijke aansprakelijkheid bij een ander dan de eigenaar ligt<sup>551</sup>. Verbaalsaansprakelijkheid en centrale persoonlijke aansprakelijkheid hebben gemeen dat ze beide de (verbaals)aansprakelijkheid kanaliseren naar het schip. Zowel de voorrechten als centrale (mede)aansprakelijkheid versterken de positie van de schuldeiser. Op verschillende manieren werken ze op elkaar in. In het merendeel van de gevallen cumuleren hoofdelijke aansprakelijkheid en voorrecht ex artikel 8:217 en 8:827 BW. Dat is het geval bij de rompbewrachter bindende rechtshandelingen die rechtstreeks strekken tot het in bedrijf brengen of houden van een zeeschip (art. 8:360 lid 1 BW), ladingvorderingen tegen een vervoerder onder een cognossement dat door de kapitein is ondertekend (art. 8:461 en 8:943 BW), vorderingen terzake van schade door aanvaring (art. 8:544 en 8:1005 BW) of gevaarlijke stoffen (art. 8:623 en 8:1033 BW), bij de verschuldigdheid van loodsgelden en verkeersbegeleidingstarief (art. 15 en 15c Scheepvaartverkeerswet) en van kade- en havengelden (plaatselijke verordeningen). In deze gevallen is de betekenis van het voorrecht gelegen in het voorrangrecht en, bij aanvaring, in de bescherming tegen overdracht.*

*Bij vorderingen terzake van hulpverlening en averij-grosse lopen hoofdelijke aansprakelijkheid en voorrecht ex artikel 8:211 en 8:821 BW samen. Ook bij arbeidsovereenkomsten zal dat doorgaans het geval zijn wanneer het om zeeschepen gaat (art. 309K, 396K, 375 e.v. K en 406K). In deze gevallen is de betekenis van het voorrecht eveneens gelegen in het voorrangrecht, thans in rang boven hypotheek, en bescherming tegen overdracht.*

*Aanvullende bescherming bieden de voorrechten waar de bescherming van artikel 8:360 BW ontbreekt. Hoofdelijke aansprakelijkheid van de reder ontbreekt waar het gaat om de rompbewrachter bindende overeenkomsten strekkende tot vervoer en het ter beschikking stellen van het zeeschip als bedoeld in afd. 8.5.4 en 8.10.4 (art. 8:360 lid 3 BW). Hetzelfde geldt in de gevallen waarin de schuldeiser kenbaar is gemaakt dat de rompbewrachter de reder niet vermag te binden of wanneer hij wist of behoorde te weten dat de rechtshandeling niet strekte tot het in bedrijf brengen of houden van het zeeschip (art. 8:360 lid 2 BW). Hetzelfde geldt waar een ladingbelanghebbende een schadevordering heeft tegen een vervoerder onder cognossement die niet is de eigenaar van het schip. Hoewel de eigenaar niet zelf aangesproken kan worden, is op grond van de voorrechten wel verbaal op diens schip, zonedig bij voorrang, mogelijk. Hier is de betekenis van het voorrecht vooral gelegen in het bijzondere verbaalsrecht of, vanuit de eigenaar bezien, diens verbaalsaansprakelijkheid met het schip<sup>552</sup>.*

**4.251.** Concluderend kan vooreerst worden vastgesteld dat de regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar ook in Nederland controversie heeft uitgelokt, zowel bij de voorbereiding van Boek 8 NBW, als bij de latere uitlegging en evaluatie ervan. Hoewel de op de eigenaar gelegde aansprakelijkheid volgens verschillende Nederlandse commentatoren te zwaar is, moet worden vastgesteld dat ze alleszins lichter is dan die naar Belgisch recht.

Vooreerst is de scheepseigenaar alleen met een rompbewrachter hoofdelijk aansprakelijk, en dan nog slechts in beperkt omschreven gevallen. Een hoofdelijke gehoudenheid van de eigenaar met andere soorten bevrachters werd bij de voorbereiding van het Nederlandse wetboek doelbewust uitgesloten.

---

*rustende verplichtingen die de tegenhanger zijn van een boven hypotheek bevoorrechte vordering of die uit aanvaring voortvloeien (voetnoot in origineel).*

551

*De Duitse term 'Fremdschuldhaftung' drukt dit beter uit. 'Verbaalsaansprakelijkheid zonder schuld' of 'zelfstandige verbaalsaansprakelijkheid' is een andere mogelijkheid, maar doet onvoldoende uitkomen dat de afwezigheid van schuld die van de eigenaar zelf is (voetnoot in het origineel).*

552 Flach, 28-30.



Specifiek bij cognossementsvervoer is, in geval van uitgifte van een kapiteinscognossement, hetzij de scheepseigenaar, hetzij, in geval van rompbevrachting, de rompbevrachter, hoofdelijk met inz. de contractuele vervoerder gehouden. Deze regel geldt niet wanneer het cognossement niet door of voor de kapitein is ondertekend.

Anderzijds is het schip wel verhaalsobject voor schuldeisers onder cognossement. Anders dan de Belgische, regelt de Nederlandse wetgeving uitdrukkelijk de verhaalbaarheid op het schip. De door de Nederlandse wetgever uitgewerkte materieelrechtelijke bescherming van de ladingbelanghebbende wordt echter afgezwakt door de toepasselijke IPR-verwijzingsregels.

#### - ANDERE LANDEN

**4.252.** De aansprakelijkheidsregelingen in andere landen vertonen in wezen slechts variaties op de hierboven reeds naar voren gekomen thema's. Het lijkt alleszins moeilijk om een ander rechtsstelsel te vinden waarin de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar even scherp is aangezet als in het Belgische.

**4.253.** De Italiaanse *Codice della navigazione* bepaalt bijv.:

Articolo 274 – Responsabilità dell'armatore.

*L'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave, per quanto riguarda la nave e la spedizione.*

*Tuttavia l'armatore non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e salvataggio previsti dagli articoli 489, 490, né degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione.*

Zoals hierboven vermeld<sup>553</sup>, is de *armatore* degene die het schip gebruikt, en blijkt deze hoedanigheid uit een openbaar gemaakte verklaring. Het Italiaanse recht concentreert de uit de scheepsexploitatie voortvloeiende rechtsverhoudingen dus in de figuur van de reder, eerder dan in die van de scheepseigenaar<sup>554</sup>, en zulks teneinde een economische risico-verdeling te bewerkstelligen<sup>555</sup>. Ingevolge de uitoefening van scheepsvoorrechten blijft deze laatste echter niet altijd buiten schot<sup>556</sup>. Voorts verhindert de aangehaalde bepaling niet dat de reder aansprakelijkheid oploopt op basis van het gemeen aansprakelijkheidsrecht<sup>557</sup>.

Een cognossement ondertekend door een kapitein of een scheepsagent wordt in principe toegerekend aan de reder<sup>558</sup>. Blijkbaar wordt een buitencontractuele vordering tegen de reder niet uitgesloten<sup>559</sup>.

**4.254.** Het Noors Maritiem Wetboek bepaalt o.m.:

Section 151 Vicarious Liability of the Reder

*The reder shall be liable to compensate damage caused in the service by the fault or neglect of the master, crew, pilot, tug or others performing work in the service of the ship.*

---

<sup>553</sup> Zie *supra*, nr. 4.29.

<sup>554</sup> Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 95.

<sup>555</sup> Zunarelli, 54.

<sup>556</sup> Vgl. Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 96.

<sup>557</sup> Zie Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 99-100.

<sup>558</sup> Zie nader Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 276.

<sup>559</sup> Lefebvre d'Ovidio-Pescatore-Tullio, 531, nr. 348.

*A reder who is liable according to the first paragraph may claim compensation for the amount paid from the person who caused the damage. The statutory provisions concerning the right to abate the liability of the tortfeasor in relation to the victim shall however apply correspondingly to the claim of the reder.*

Deze bepaling impliceert aansprakelijkheid voor daden van zelfstandige hulppersonen (zoals stuwadoors) en hun aangestelden, en zelfs voor deze van aan boord van een pleziervaartuig meevarende vrienden of van een kind aan wie de vader zijn *speedboat* uitleende<sup>560</sup>. De bedoelde “reder” is de eigenaar of de rompbevrachter<sup>561</sup>.

**4.255.** Landen als Canada<sup>562</sup>, de Verenigde Staten<sup>563</sup> en Zuid-Afrika<sup>564</sup> kennen eveneens de vordering *in rem*, zij het dat die anders is uitgewerkt dan in Engeland.

Wat Canada betreft valt op dat scheepsbeslag blijkbaar niet mogelijk is wanneer de rompbevrachter *in personam* voor de betrokken schuld instaat. Canada is niet gebonden door het Scheepsbeslagverdrag 1952<sup>565</sup>.

Over de gehoudenheid van de scheepseigenaar en/of de bevrachter bij cognossementsvervoer bestaat in de rechtspraak van de Verenigde Staten een rijke casuïstiek die hier onbehandeld kan blijven maar waaruit wel kan worden onthouden dat het voorkomt dat de scheepseigenaar mede gebonden wordt geacht door een “for the master” ondertekend bevrachterscognossement<sup>566</sup> en dat een kapiteinscognossement in geval van rompbevrachting de rompbevrachter bindt, maar niet de scheepseigenaar<sup>567</sup>.

#### D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

##### - STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

**4.256.** Wat het aan de in artikel 46 van de Zeewet geregelde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar toe te kennen lot betreft, werden tijdens de eerste consultatie, zoals wel kon worden verwacht, uiteenlopende standpunten ingenomen.

**4.257.** HvB-A stelde een aantal vragen bij de huidige Belgische regeling maar nam geen stelling in over de vraag of artikel 46 van de Zeewet wijziging behoeft. De opname van de vordering *in rem* in de Belgische wetgeving werd afgewezen omdat de aansprakelijkheidsregeling niet mag worden verward met de aanduiding van het verhaalsobject voor maritieme vorderingen.

**4.258.** In de schoot van BVZ oordeelden verschillende deskundigen – vooral vertegenwoordigers van de ladingbelangen en hun verzekeraars – dat artikel 46 van de Zeewet behouden moet blijven. Zij argumenteerden dat de huidige regeling een bescherming biedt aan derden die enkel het schip kennen en aan de leveranciers van goederen en diensten. Zij legden ook de parallel met de Engelse vordering *in rem*.

---

<sup>560</sup> Falkanger-Bull-Brautaset, 175-176.

<sup>561</sup> Zie *supra*, nr. 4.29.

<sup>562</sup> Zie o.m. Gold-Chircop-Kindred, 760 e.v.

<sup>563</sup> Zie inz. Supplemental Rule C van de *Federal Rules of Civil Procedure* en voorts o.m. Schoenbaum I, 526; Tetley MCC I, 572-574; over de theorie van de personificatie van het schip, zie de bekende, vernietigende analyse in Gilmore-Black, inz. 589-594.

<sup>564</sup> Zie o.m. Hare, 31-36.

<sup>565</sup> Gold-Chircop-Kindred, 762-763.

<sup>566</sup> Zie Tetley MCC I, 581-582 maar ook 585-586, en de verwijzingen aldaar.

<sup>567</sup> Zie o.m. Tetley MCC I, 569-570 en de verwijzingen aldaar.

Daartegenover werd door anderen gesteld dat het huidige Belgische recht zeer verregaand is, nu de geregistreerde eigenaar kan worden aangesproken voor verbintenissen die de kapitein uitdrukkelijk is aangegaan voor een andere partij, zoals een reisbevrachter die enkel met de tijdbevrachter heeft gecontracteerd. Dergelijke fictie zou niet bestaan in andere landen en maakt België als maritieme cluster onaantrekkelijk.

Het alternatief om de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te verbinden aan het bestaan van een zeevordering vond in BVZ weinig steun. In het verslag van subcommissie 4 staat o.m. te lezen:

*Het debat heeft zich dan verlegd naar de wenselijkheid om volledig naast de reeds bestaande zekerheidsfunctie gegeven door de 1952 Beslagconventie, in het Belgische materiële recht een direct vorderingsrecht te geven tegen de scheepseigenaar aan houders van een maritieme vordering, of zo men wenst te beperken tot de Zeeschepen, een zeevordering. De eerste vraag uiteraard zijnde : wat is dan een maritieme vordering. De Sub-commissie is ervan uitgegaan dat de expertencommissie aldaar enkel kan en mag bedoeld hebben een minimale lijst zoals voorzien in de 1952 Beslagconventie. Deze lijst als een minimale lijst van zeevorderingen beschouwd zijnde. Een lid van de Commissie stelde onomwonden dat er geen enkele noodzaak is het vorderingsrecht te beperken tot maritieme vorderingen. Elke vordering die betrekking heeft op het schip moet kunnen leiden tot een vordering tegen dat schip. Daarmee wordt dan bedoeld een vordering tegen de eigenaar van dat schip doch beperkt tot zijn schip. Geen limitatieve lijst van vorderingen dus voor een direct vorderingsrecht op (de eigenaar) van het zeeschip. Enkele voorwaarde zijnde dat de vordering betrekking heeft op het schip. Zo legt men de risico's van de scheepsexploitatie bij diegene die de geneugtes van die exploitatie draagt en de mogelijkheid heeft zich daadwerkelijk contractueel in te dekken bij diegenen aan wie hij de exploitatie overdraagt. Dit laatste is voor de leveranciers van waren of diensten aan het geëxploiteerde schip in de praktijk onmogelijk.*

*Protest van bepaalde leden van de Sub-commissie werd genoteerd. Deze vonden dit te vergaand. Er werd zo gewezen op de relativiteit der overeenkomsten : waarom daarvan afwijken ?*

*Daar werd op gerepliceerd dat in de huidige realiteit de toepassing van de 1952 Beslagconventie ertoe leidt dat in werkelijkheid van die relativiteit van overeenkomsten wordt afgeweken. De houder van een vordering kan die vordering vergoed zien door beslag te leggen op een zaak die niet tot zijn debiteur behoort<sup>568</sup>.*

Interessant in deze overwegingen is de suggestie om de vordering tegen de scheepseigenaar te beperken tot het schip als verhaalsobject. Dit weerspiegelt de dubbelzinnigheid van de vigerende leer van de “zakelijke” aansprakelijkheid van de scheepseigenaar: enerzijds wordt de eigendom van het schip geproclameerd als rechtsbasis en meteen legitimatie van de aansprakelijkheid, die in die zin *propter rem* is, maar toch persoonlijk en (onder voorbehoud van fondsvorming) zonder beperking qua verhaalbaarheid op het vermogen van de scheepseigenaar; anderzijds wordt de “zakelijke” aansprakelijkheid verantwoord doordat het schip steeds moet kunnen fungeren als voor de schuldeisers voorbehouden verhaalsobject, in feite het aloude *fortune de mer* (dat vandaag de gestalte aanneemt van de algemene tonnagebeperking)<sup>569</sup>. Zoals HvB-A terecht opmerkte<sup>570</sup>, zijn persoonlijke (mede)gehoudenheid van de scheepseigenaar en verhaalbaarheid op het schip twee te onderscheiden noties.

In BVZ werd vervolgens de idee geopperd dat de scheepseigenaar zelf de relativiteit van overeenkomsten kan doorbreken. Legio zijn de gevallen waar de scheepseigenaar geconfronteerd wordt met schade veroorzaakt door leveranciers van waren of diensten aan zijn schip, maar zich

<sup>568</sup> Poelmans, A., *Rapport Commissie 4: Aansprakelijkheid, tussenpersonen en voorvallen ter zee. Antwoord van de BVZ-Subcommissie 4 op de consultatievragen 44-56 en 80-105*, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 4.

<sup>569</sup> Vgl. reeds *supra*, nr. 4.205.

<sup>570</sup> Zie *supra*, nr. 4.257.

niet kan keren tegen de schadeveroorzaker omdat deze optreedt in opdracht van een directe of indirecte medecontractant van de scheepseigenaar. De reder wiens schip beschadigd is (bijv. wanneer de stuwadoor de scheepsromp beschadigt) of wiens motor zware schade oploopt omdat verkeerde bunkers werden geleverd of, erger nog, de reder van een schip dat milieurampen veroorzaakt omdat de bunkers die werden geleverd de motor doen vastlopen, kan zich niet tegen de leverancier van de waren of diensten keren, maar moet de contractuele ketting volgen, zodat de werkelijke aansprakelijke vaak in falen en/of verdwenen blijkt. De reacties op de suggestie om de scheepseigenaar toe te laten rechtstreeks de primaire debiteur van de betrokken maritieme vordering aan te spreken waren verdeeld.

Ten slotte werd in BVZ ook van gedachten gewisseld over de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar i.v.m. NVOCC-cognossementen. Sommigen stelden voor om de scheepseigenaar bij wet steeds aansprakelijk te verklaren. Anderen achtten dit onrealistisch, omdat de scheepseigenaar vaak volledig onwetend is, en meenden dat deze materie internationaal moet worden aangepakt.

**4.259.** KBRV achtte een betere afbakening van artikel 46 van de Zeewet niet alleen het overwegen waard, maar noodzakelijk om het Belgische zeerecht beter te doen aansluiten bij de internationale maritieme praktijk.

Volgens KBRV moeten de artikelen 58<sup>571</sup> en 59<sup>572</sup> van de Zeewet worden geschrapt. Artikel 59 berust vandaag op een fictie en schept onnodige verwarring. Het is in vele gevallen niet de kapitein die het ontvangstbewijs afgeeft, maar wel de agent. Het komt daarenboven vaak voor, vooral bij containertrafiek, dat het laden zo weinig tijd in beslag neemt dat het voor de kapitein onmogelijk is om alle ingeladen goederen te controleren. Artikel 59 BZW berust daarbij (wat de lijnvaart betreft) op een fictie die niet met de internationale praktijk overeenstemt: het is niet de kapitein die de B/L uitgeeft, maar wel de agent van de vervoerder. Daarboven gaat artikel 59 BZW uit van de hypothese dat de kapitein te allen tijde perfect weet welke goederen hij aan boord heeft. Dit is niet correct.

Als alternatief verdedigde KBRV een onderscheid tussen contractuele en buitencontractuele vorderingen, dat door het vigerende artikel 46 van de Zeewet niet wordt gemaakt.

I.v.m. de buitencontractuele aansprakelijkheid (bijv. bij aanvaring of schade veroorzaakt door het schip aan een kaaimuur) suggereerde KBRV de invoering van een wettelijk vermoeden dat de kapitein de aangestelde is van de geregistreerde eigenaar. Deze laatste is door een derde schadelijder steeds terug te vinden. De geregistreerde eigenaar staat dan in voor de schade veroorzaakt door een buitencontractuele fout van de kapitein.

I.v.m. schade die voortvloeit uit de uitvoering van de vervoersovereenkomst, moet volgens KBRV de contractuele ketting worden gevolgd en is de contractuele vervoerder de mogelijk aansprakelijke persoon op basis van het regime van de HVR of artikel 91. Betreffende de combinatie van de artikelen 46 en 59 stelde KBRV onomwonden dat de fictie volgens welke de contractant in een andere persoon dan zijn medecontractant een solvabele persoon zou vinden absurd is. Iedereen die contracteert moet de solvabiliteit van zijn medecontractant controleren. Dit kan niet als argument dienen om de scheepseigenaar te laten instaan voor schulden die zijn

---

<sup>571</sup> Dit artikel bepaalt:

*De kapitein, gezagvoerder of schipper, belast met het voeren van een zeeschip of een ander vaartuig, is zelfs voor lichte tekortkomingen bij de vervulling van zijn taak aansprakelijk.*

Zie desbetreffend Blauwboek 5.

<sup>572</sup> Zie de tekst *supra*, nr. 4.169 en de bespreking *supra*, nr. 4.191.

aangegaan door een andere persoon, waarmee de geregistreerde eigenaar dikwijls zelf geen enkele contractuele verhouding heeft. De scheepseigenaar kan niet worden geacht de goede uitvoering te garanderen van het vervoerscontract dat een derde met die contractuele vervoerder heeft afgesloten. De oplossing zou erin kunnen bestaan dat de ladingbelanghebbenden zogenaamde "verzekerde vervoersovereenkomsten" afsluiten, t.w. dat ze niet alleen een vervoersovereenkomst maar via hun vervoerder tevens een ladingverzekering sluiten. De praktijk leert echter dat ladingbelanghebbenden daarvoor geen interesse tonen.

KBRV verwierp voorts de optie om de scheepseigenaar een veralgemeende schuldloze aansprakelijkheid op te leggen, o.m. omdat dit eenschipsvennootschappen zou aanmoedigen, niet verzekeraar zou zijn en niet in lijn zou liggen met het algemene regime vervat in het LLMC-Verdrag.

**4.260.** BVT stelde dat artikel 46 van de Zeewet, dat de "zakelijke" aansprakelijkheid van de scheepseigenaar regelt, in ieder geval behouden dient te blijven. Deze zakelijke aansprakelijkheid geeft immers zekerheid aan schuldeisers na een schadevaring, aan contractanten van het schip zoals stuwadoors, scheepsbevoorraders en bunkerleveranciers en aan goederenbelanghebbenden, inclusief de gesubrogeerde verzekeraars.

**4.261.** KBZ-KBMA-BZB bevestigden o.m. dat het in de praktijk bijna nooit voorkomt dat de kapitein een cognossement ondertekent.

**4.262.** De International Group of P&I Clubs verwierp met nadruk de invoering van een veralgemeende objectieve aansprakelijkheid, omdat dat zou indruisen tegen het bestaande verdragsrechtelijke kader.

**4.263.** In een persoonlijke reactie op het Groenboek stelde de Antwerpse maritieme advocaat Insel dat artikel 46 van de Zeewet "werkelijk een hoeksteen van het maritieme gebeuren" is, niet in het minst omdat het bijdraagt tot het waarborgen van het scheepskrediet op korte termijn. Volgens hem komt de "zakelijke" aansprakelijkheid van de scheepseigenaar tegemoet aan een reële economische en sociale nood, omdat zij ertoe strekt derden te beschermen, zowel de slachtoffer van een schadevaring als contractanten als de stuwadoorn, de scheepsbevoorrader of bunkerleverancier, die geen uitstaans hebben met de exacte rechtsverhoudingen tussen de scheepseigenaar, de bevrachter, de scheepsbeheerder etc. en diensten en goederen leveren aan het schip als dusdanig. De zakelijke aansprakelijkheid is een sterkte van het Belgische zeerecht en vertoont gelijkenissen met de Angelsaksische vordering *in rem*. Zonder haar bescherming worden schuldeisers het slachtoffer van wanpraktijken met brievenbusvennootschappen en "single ship companies", waardoor elk verhaal illusoir wordt. De zakelijke aansprakelijkheid geeft de schuldeiser een schuldenaar die vrij gemakkelijk en met zekerheid identificeerbaar is. Ten slotte is artikel 46 niet van dwingend recht zodat de reders afwijkend kunnen bedingen.

#### - NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

**4.264.** Uit de hierboven geschetste kritiek van het huidige Belgische stelsel van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, de vergelijking met buitenlands recht en de visies vertolkt tijdens de eerste consultatie blijkt de wenselijkheid om het betrokken rechtsregime te heroverwegen en inz. om het te demystifiëren en te actualiseren.

Rechtsdogmatisch en internationaal blijkt het behoud van de huidige Belgische leer geenszins vanzelfsprekend. De klassieke theoretische verantwoordingen van het vigerende Belgische stelsel kunnen in de hedendaagse context in vraag worden gesteld of leveren hoogstens een academische

verduidelijking op, maar geen boven elke discussie verheven rechtvaardiging die alternatieve oplossingen *per se* uitsluit. Toetsing aan buitenlands recht toont aan dat allerhande – minder extreme – alternatieve regelingen denkbaar zijn en inz. dat de vaak ter rechtvaardiging aangehaalde Engelse vordering *in rem* moeilijk vergelijkbaar is en in feite ook minder verstrekkend is dan het Belgische regime. De eerste publieke consultatie leverde harerzijds de vaststelling op dat het huidige Belgische zeerecht in deze heden geen unanieme steun geniet.

**4.265.** Tijdens informeel overleg met het maritieme bedrijfsleven werd bij herhaling vastgesteld dat de wettelijke medegehoudenheid van de scheepseigenaar door sommige schuldeisers van relatief gering belang wordt geacht. Vele bedrijven en hun advocaten hechten vooral belang aan de vlotte beslagmogelijkheid, m.a.w. aan de verhaalbaarheid van schulden op het schip. Anderzijds bleken bergers meer belang te stellen in gehoudenheid van de rompbevrachter dan van de scheepseigenaar; in de sector van de scheepsherstelling uitten sommigen dan weer de verzuchting zich te kunnen beroepen op een wettelijke (mede)gehoudenheid van de technische scheepsbeheerders (*ship managers*), via welke opdrachten vaak worden verstrekt. Van dergelijke regeling worden in het buitenland hoogstens enkele zeldzame voorbeelden aangetroffen<sup>573</sup>. Internationaal wordt overigens wel eens geopperd dat ook scheepvaartregisters, banken, classificatiemaatschappijen, verzekeraars en scheepsmakelaars mee in het aansprakelijkheidsnet zouden moeten kunnen worden gevangen, omdat zij vaak mee verantwoordelijkheid dragen voor het in de vaart brengen of houden van *sub-standard* schepen<sup>574</sup>. Een internationale regeling van deze kwesties is tot dusver echter uitgebleven.

**4.266.** De uitgevoerde vergelijking met buitenlands recht toont duidelijk aan dat het huidige Belgische zeerecht wat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar betreft een extreme positie inneemt.

Tijdens het uitgevoerde summiere rechtsvergelijkende onderzoek werd geen enkel ander rechtstelsel gevonden waarin de scheepseigenaar op dermate doorgedreven wijze persoonlijk mede-aansprakelijk wordt gehouden voor de n.a.v. de exploitatie van het schip door of namens romp-, reis- of tijdbevrachters aangegane schulden.

Daarbovenop komt dat het vigerende Belgische recht, via de regeling van het bewarend en het uitvoerend scheepsbeslag en de scheepsvoorrechten, ook de functie van het schip als

---

<sup>573</sup> Section 98(1) en (2) van de Britse *Merchant Shipping Act 1995* houdt de *manager* van het schip mee strafrechtelijk aansprakelijk wat betreft de veiligheid van het schip:

98 Owner and master liable in respect of dangerously unsafe ship.

(1) If a ship which—

(a) is in a port in the United Kingdom, or

(b) is a United Kingdom ship and is in any other port,

is dangerously unsafe, then, subject to subsections (4) and (5) below, the master and the owner of the ship shall each be guilty of an offence.

(2) Where, at the time when a ship is dangerously unsafe, any responsibilities of the owner with respect to the matters relevant to its safety have been assumed (whether wholly or in part) by any person or persons other than the owner, and have been so assumed by that person or (as the case may be) by each of those persons either—

(a) directly, under the terms of a charter-party or management agreement made with the owner, or

(b) indirectly, under the terms of a series of charter-parties or management agreements,

the reference to the owner in subsection (1) above shall be construed as a reference to that other person or (as the case may be) to each of those other persons.

Deze mede-aansprakelijkheid van de *manager* heeft een preventief doel (Phillips-Craig, 102, nr. 3). Vgl. verder Section 187(3) van de *Merchant Shipping Act 1995* alsook, omtrent de Griekse wetgeving betreffende de gehoudenheid van de *manager* tot betaling van een aantal schulden van eerder publiekrechtelijke aard (zoals sociale bijdragen en haven- en loodsgelden), Athanassopoulou, 236 e.v.

<sup>574</sup> Over dat laatste, zie bijv. Speares, S., “Liability net ‘must be widened’”, *Lloyd’s List*, 6 maart 2009, 2 en X., “Accountability is the key to a responsible industry”, *Lloyd’s List Ship Manager*, 23 maart 2009, 12.

verhaalsobject reeds uitermate scherp aanzet, inz. door in ruime mate scheepsbeslag wegens schulden van een niet-scheepseigenaar toe te laten, door vast te houden aan een relatief ruime catalogus van bevoorrechte schuldvorderingen, ook wanneer deze rusten op een vervracht schip, en door er – althans in een bepaalde interpretatie – van uit te gaan dat wanneer bewarend beslag mogelijk is, automatisch ook uitvoerend beslag kan worden gelegd.

De merkwaardige cumulatie van op zichzelf beschouwd reeds verregaande beschermingsmechanismen ten voordele van de schuldeisers maakt het Belgische zeerecht buitengewoon schuldeiservriendelijk en plaatst het des te meer in een internationale uitzonderingspositie. In het licht van de algemene doelstelling van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek om het Belgische zeerecht aansluiting te doen vinden bij internationaal gangbare rechtsregimes<sup>575</sup>, wettigt deze vaststelling alleszins een grondige heroverweging, weliswaar zonder daarbij de diverse in het geding zijnde belangen uit het oog te verliezen.

Wat de nadere onderlinge afweging van de belangen van de betrokken sectoren betreft, dient er nogmaals aan te worden herinnerd dat België overwegend een handelsnatie is, waarvan het zeerecht klassiek erg lading- en havenvriendelijk is, en dat de Belgische koopvaardij anderzijds eveneens van wereldbelang is, hoewel haar rol in het Belgische havenverkeer momenteel relatief beperkt is<sup>576</sup>. De Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek dient ook in deze problematiek een gepast belangenevenwicht te zoeken.

**4.267.** In verband met de hier aan de orde staande problematiek is het voorts van belang de zekerheidsfunctie van de wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te onderlijnen. De in artikel 46 van de Belgische Zeewet – in zijn hedendaagse lezing – verankerde medegehoudenheid van de scheepseigenaar is – buiten de erin vervatte parafrasering van het gemeen recht inzake buitencontractuele aansprakelijkheid en lastgeving – in wezen niets meer dan een aanvullende zekerheid voor de schuldeisers.

Ook Franse auteurs als de reeds besproken Danjon<sup>577</sup> beklemtoonden dat de bijkomende wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in wezen een bijzondere, bijkomende waarborg voor de schuldeisers vestigt, i.h.b. ingeval de reder insolvent is<sup>578</sup>. Ook Chauveau, die sterk opkwam voor de autonomie van het zeerecht in deze, stelde dat de wettelijke regeling minder een kwestie van aansprakelijkheid was, dan wel één van verzekering<sup>579</sup>.

De momenteel in België bestaande medegehoudenheid van de scheepseigenaar wordt, zoals uiteengezet, opgevat als een aansprakelijkheid *in solidum*. Welnu, in essentie strekt passieve solidariteit de schuldeiser uiteraard tot zekerheid<sup>580</sup>. Overigens bestaan er in het Belgisch recht ook andere voorbeelden van wettelijke solidariteit tot zekerheid, zoals de hoofdelijke aansprakelijkheid van de opdrachtgever van een niet-geregistreerde aannemer<sup>581</sup>.

**4.268.** Het voorgaande noopt meteen tot een bredere belangenafweging, waarin ook de beschikbaarheid van andere, eventueel alternatieve zekerheidsmechanismen wordt betrokken.

Uit de hierboven gemaakte notities over andere rechtsstelsels blijkt dat de regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar vaak samen wordt gezien met de zekerheidsfunctie van

<sup>575</sup> Zie o.m. Blauwboek 1, 44, nr. 1.26.

<sup>576</sup> Zie nadere gegevens in Blauwboek 1, 60 e.v., nrs. 1.44 e.v.

<sup>577</sup> Zie *supra*, nr. 4.262.

<sup>578</sup> Zie o.m. Danjon II, 255, nr. 639, 264, nr. 641 en 269, nr. 642.

<sup>579</sup> Chauveau, 310, nr. 467.

<sup>580</sup> Dirix-De Corte 306, nr. 454.

<sup>581</sup> Zie kort Dirix-De Corte 306, nr. 456.

het schip zelf als verhaalsobject. Deze functie hangt zoals aangestipt nauw samen met de regeling van de verhaalbaarheid, het bewarend en het uitvoerend scheepsbeslag en de scheepsvoorrechten. In dit verband werd hierboven gewezen op de dubbelzinnigheid van het in België gebezigde begrip “zakelijke” aansprakelijkheid<sup>582</sup>.

Om een correct belangenevenwicht te realiseren, moet de uitwerking van een nieuwe wettelijke regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de keuze tussen daartoe beschikbare alternatieve wetgevende scenario's gebeuren in logische samenhang met de uitwerking van het nieuwe regime inzake verhaalbaarheid, beslag en voorrechten.

Meteen weze de pertinentie onderlijnd van de tijdens de eerste consultatie door de maritieme magistraten van het HvBA gemaakte opmerking, dat de regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar niet met de aanduiding van het verhaalsobject mag worden verward<sup>583</sup>. Deze twee kwesties vertonen een onderling verband maar zijn geenszins identiek.

**4.269.** Anders dan de Nederlandse wetgeving, bevat de Belgische geen specifieke, uitdrukkelijke bepalingen over de verhaalbaarheid van vorderingen op het schip.

In dit verband moet vooreerst worden herinnerd aan de basisregels van de Hypotheekwet, luidens welke ieder die persoonlijk verbonden is, gehouden is zijn verbintenissen na te komen “onder verband van al zijn goederen, hetzij roerende, hetzij onroerende, zo tegenwoordige als toekomstige” (art. 7) en de goederen van de schuldenaar “tot gemeenschappelijke waarborg voor zijn schuldeisers” strekken, en de prijs ervan onder hen naar evenredigheid van hun vordering wordt verdeeld, “tenzij er tussen de schuldeisers wettige redenen van voorrang bestaan” (art. 8).

Het huidige Belgische zeerecht vertoont in dit verband diverse bijzonderheden.

**4.270.** Vooreerst wordt de in artikel 46 van de Zeewet geregelde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar zelf reeds gezien als een uitzondering op de in de aangehaalde bepalingen van de Hypotheekwet vertaalde basisregel dat het vermogen alleen dient als verhaalsobject voor *persoonlijke* verbintenissen<sup>584</sup>. In dit verband dient nogmaals te worden gewezen op de academische strijd rond de kwalificatie van de bedoelde aansprakelijkheid als een “zakelijke” aansprakelijkheid<sup>585</sup>. De vermeende uitzondering is slechts een kwestie van perspectief, want de schulden waarvoor de scheepseigenaar ingevolge artikel 46 van de Zeewet moet instaan, worden bij wet, *ipso facto*, tot zijn *persoonlijke* verbintenissen gemaakt. De persoonlijke verbintenis vloeit precies voort uit de wettelijk ingevoerde *in solidum*-gehoudenheid.

Artikel 46 van de Zeewet vestigt in wezen inderdaad alleen een persoonlijke (mede)gehoudenheid van de scheepseigenaar. Uit dat artikel voortvloeiende schulden van de scheepseigenaar i.v.m. de exploitatie van het schip kunnen, overeenkomstig de aangehaalde algemene principes van de Hypotheekwet, en bij gebrek aan afwijkende bepaling, op alle goederen van die eigenaar worden verhaald, waaronder de hem toebehorende schepen. In zijn hedendaagse versie brengt artikel 46 als dusdanig geen enkele afscheiding aan tussen het zeefortuin en het landfortuin van de scheepseigenaar en belet het op zich niet dat schuldeisers van “het schip” verhaal zoeken op andere vermogensobjecten van de scheepseigenaar. De mogelijkheid voor de eigenaar om zich – m.b.t. bepaalde vorderingen – te beroepen op de o.m. in het LLMC-Verdrag geregelde zeerechtelijke beperking van aansprakelijkheid doet daar geen afbreuk aan. Alleen wanneer een

---

<sup>582</sup> Zie *supra*, nrs. 4.205 en 4.258.

<sup>583</sup> Zie *supra*, nr. 4.257.

<sup>584</sup> Dirix-De Corte, 17, nr. 15.

<sup>585</sup> Zie Blauwboek 3.



fonds werd gevormd, wordt de verhaalbaarheid tot dat fonds beperkt (art. 13 LLMC-Verdrag<sup>586</sup>). De beperking van aansprakelijkheid mag echter ook worden ingeroepen zonder een fonds te vormen (art. 10 LLMC-Verdrag).

**4.271.** De specifieke verhaalbaarheid van schulden op het schip wordt in België dus noch door specifieke wetsbepalingen geregeld, noch door artikel 46 van de Zeewet. Zij wordt daarentegen wél, doch onrechtstreeks, beheerst door de regels inzake scheepsvoorrechten en scheepsbeslag.

**4.272.** De huidige Belgische regeling inzake scheepsvoorrechten wordt elders<sup>587</sup> behandeld. In dat verband is o.m. vastgesteld dat België, door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 te volgen, een erg ruime lijst van op het schip bevoorrechte schuldvorderingen erkent. Zulks staat geheel los van de zuiver nationale regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, vervat in artikel 46 van de Zeewet. Ook in Frankrijk werd er trouwens op gewezen dat het bestaan van een scheepsvoorrecht nog niet betekent dat de scheepseigenaar persoonlijk schuldenaar van de betrokken vordering wordt, inz. wanneer het schip in tijdbevrachting wordt geëxploiteerd<sup>588</sup>.

In overeenstemming met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, neemt de Zeewet in artikel 24, § 5 wel aan dat scheepsvoorrechten kunnen ontstaan ingevolge schulden aangegaan door een reder/niet-eigenaar of door de bevrachter van het gehele schip<sup>589</sup>. Ongetwijfeld moet ervan worden uitgegaan dat de wettelijke invoering van een scheepsvoorrecht veronderstelt dat de desbetreffende vordering op het schip verhaalbaar is<sup>590</sup>. De Belgische wetgever heeft dit nooit geëxpliciteerd maar de rechtsleer vertrekt hier wel van<sup>591</sup>. Ook in Frankrijk wordt de verhaalbaarheid van schulden op het schip overigens als de essentie van het instituut van de scheepsvoorrechten beschouwd<sup>592</sup>. In dit verband dient eraan te worden herinnerd dat de in de Zeewet opgenomen scheepsvoorrechten gepaard gaan met een volgrecht<sup>593</sup>.

**4.273.** De uit artikel 1469, § 1 Ger.W. afgeleide regel dat voor een zeevordering bewarend beslag kan worden gelegd op het schip waarop de vordering betrekking heeft, ongeacht of de scheepseigenaar ook de debiteur van de beslaglegger is, vestigt een bijzonder verhaalsrecht op het schip en daarmee een aansprakelijkheid *propter rem*, maar houdt niet in dat de scheepseigenaar persoonlijk schuldenaar wordt, noch dat de scheepseigenaar moet instaan met zijn gehele vermogen<sup>594</sup>.

---

<sup>586</sup> Zie bijv. Besl. gr. Antwerpen 10 januari 2003, *RHA* 2009, 56.

<sup>587</sup> Zie Blauwboek 3.

<sup>588</sup> Zie inz. Cass. fr. 14 oktober 1997, *DMF* 1997, 1094, met Rapport Conseiller référendaire Rémerly en noot Bonassies, P. Deze laatste schrijft o.m.:

*La solution qu'emporte ici l'arrêt doit être hautement approuvée. Elle a l'avantage d'établir une distinction très nette, autant que fondée, entre l'action in rem née d'un privilège maritime, laquelle confère à son titulaire le droit d'agir sur le navire concerné – d'agir, dirons nous, contre le navire –, et l'action personnelle qui naît d'une créance privilégiée. Car cette action personnelle ne peut être intentée que contre le débiteur de la créance en cause. Ce débiteur "personnel" sera souvent le propriétaire du navire lui-même, mais il pourra être aussi un tiers largement étranger au navire, tel le NVOCC qui a conclu le contrat de transport au cours duquel des marchandises ont été endommagées, ou encore un affréteur à temps, associé à la gestion du navire (ibid., 1100, nr. 1).*

<sup>589</sup> Zie daarover Blauwboek 3.

<sup>590</sup> Vgl. echter, wat Nederland betreft, het *supra*, nr. 4.248, in vn. aangehaalde artikel van Claringbould.

<sup>591</sup> Zie bijv. Van Aerde ZOBB 82, nr. 93.

<sup>592</sup> Zie o.m. Navarre-Laroche, C., *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Parijs, Moreux, 2001, 329-330, met verwijzing naar Bonassies.

<sup>593</sup> Zie ook daarover Blauwboek 3.

<sup>594</sup> Zie en vgl. Gent 31 mei 2010, *NJW* 2011, 187, met noot ES, "Bewarend scheepsbeslag"; Antwerpen, 17 januari 2011, *Eur. Vervoer*. 2011, 159 (twee arresten); Dirix-De Corte, 17, nr. 15; Van Haegenborgh, G., "Over de draagwijdte van artikel 9 Verdrag Scheepsbeslag", noot onder Cass., 1 oktober 1993, *TBH* 1994, (545), 548, nr. 6; zie nader Blauwboek 10.

Meteen is in het zeerecht sprake van een uitzondering op het algemene principe dat beslag alleen mogelijk is op goederen van de debiteur<sup>595</sup>, dat ter zake van het bewarend beslag is bevestigd in artikel 1413 Ger.W., dat bepaalt dat iedere schuldeiser in spoedeisende gevallen aan de rechter toelating kan vragen om “op de voor beslag vatbare goederen van zijn schuldenaar” bewarend beslag te leggen, en ter zake van het uitvoerend beslag in artikel 1514 Ger.W. betreffende het verzet tegen dergelijk beslag door de eigenaar van de in beslag genomen voorwerpen.

In bepaalde Belgische rechtspraak en rechtsleer wordt inderdaad gesteld dat voor een zeevordering bewarend én uitvoerend beslag kan worden gelegd, ongeacht of de scheepseigenaar aansprakelijk is.

**4.274.** In het ter zake maatgevende “Omala”-arrest van 10 mei 1976 overwoog het Hof van Cassatie, wat het bewarend beslag betreft:

*[...] dat de artikelen 1468 en 1469 van voormeld wetboek bepalen welke zeeschepen tot waarborg van een zeevordering voor bewarend beslag vatbaar zijn en welke de zeeschulden zijn die tot dit beslag wettelijk aanleiding kunnen geven; dat, overeenkomstig de verschillende onderdelen van artikel 1469, beslag kan worden gelegd op het schip waarop de zeevordering betrekking heeft, onverschillig of de eigenaar of een andere persoon instaat voor een zeeschuld, in de zin van bedoeld artikel 1468;*

*[...] dat artikel 1469, § 2, van het Gerechtelijk Wetboek niet afwijkt van de bepalingen van § 1 van dit artikel betreffende de inbeslagneming van het schip waarop de zeeschuld betrekking heeft maar aanstipt, enerzijds, dat beslag ook mag gelegd worden op de andere schepen waarvan de bevrachter met overdracht van het rederschap of de andere personen die voor de zeeschuld instaan, eigenaar zijn, en, anderzijds, dat wanneer bedoelde bevrachter of een andere persoon dan de eigenaar van het schip voor de zeeschuld instaat beslag niet mag gelegd worden op andere schepen van de eigenaar dan dat waarop de zeeschuld betrekking heeft<sup>596</sup>.*

Van Aerde vat de huidige stand van het recht m.b.t. scheepsbeslag samen als volgt:

*Het zeeschip waarop de zeevordering betrekking heeft (vb. het schip waaraan bunkers werden geleverd die onbetaald zijn gebleven) kan volgens de unanieme Belgische rechtspraak door de schuldeiser in bewarend beslag worden genomen ook al is de eigenaar ervan niet aansprakelijk voor de zeevordering; m.a.w. ook al is niet de eigenaar van het schip maar een derde de schuldenaar van de zeevordering. Dit zelfs indien de schuldeiser niet beschikt over een voorrecht, een hypotheek of enige andere vorm van zakelijke zekerheid op dit schip (vb. een pand op het handelsfonds waarvan het zeeschip deel uitmaakt, een “mortgage” naar Engels recht, enz.).*

*Deze regel wordt door de rechtspraak afgeleid uit art. 1469 § 1 en § 2 (=art. 3 § 1 en § 4 Verdrag Scheepsbeslag).*

*[...]*

*Werd er op het zeeschip waarop de zeevordering betrekking heeft bewarend beslag gelegd, dan kan volgens de rechtspraak dit beslag naderhand, wanneer de schuldeiser een uitvoerbare titel heeft bekomen tegen zijn schuldenaar, worden omgezet in een uitvoerend beslag.*

*Het is ook hier zonder belang of de scheepseigenaar al dan niet aansprakelijk is voor de zeevordering: het uitvoerend beslag is mogelijk zonder dat ook tegen de scheepseigenaar een uitvoerbare titel dient te worden bekomen. Het is bovendien voor dit uitvoerend beslag evenmin nodig dat de schuldeiser beschikt over een voorrecht, een hypotheek of enige andere vorm van zakelijke zekerheid op het schip.*

*De mogelijkheid om uitvoerend beslag te leggen op grond van een uitvoerbare titel tegen de schuldenaar zonder uitvoerbare titel tegen de scheepseigenaar, is voorzien in art. 1548, 1550 tweede lid, 1555 eerste*

<sup>595</sup> Over dat principe o.m. Dirix-De Corte, 25, nr. 25.

<sup>596</sup> Cass. 10 mei 1976, AC 1976, 1008, Pas. 1976, I, 969, RHA 1979-80, 3, Eur.Vervoerr. 1983, 768, met noot De Paep, R., RW 1976-77, 1709.

*lid en 1557 eerste lid Ger. W. Het is trouwens ondenkbaar dat de wetgever een bewarend beslag zou toelaten zonder dat voor dezelfde zeevordering en op hetzelfde zeeschip (met een uitvoerbare titel tegen de schuldenaar) ook een uitvoerend beslag kan worden gelegd. Het bewarend beslag zou dan immers niet dienen tot bewaring van enig recht: het zou niet meer zijn dan een chantagemiddel om van de scheepseigenaar (die geen schuldenaar is, maar er wel belang bij heeft dat het bewarend beslag wordt gelicht) een garantie af te persen.*

*Een logisch gevolg van deze rechtspraak is dat op het zeeschip waarop de zeevordering betrekking heeft (met een uitvoerbare titel tegen de schuldenaar) ook rechtstreeks uitvoerend beslag mag worden gelegd. Het hoeft niet noodzakelijk te gaan om de omzetting van een bewarend in een uitvoerend beslag<sup>597</sup>.*

In het “Heinrich J”-arrest van 1 oktober 1993 bevestigde het hoogste Hof o.m.:

*dat de regel dat de scheepseigenaar overeenkomstig artikel 46 van de Zeewet ten gronde niet aansprakelijk is voor de verbintenissen aangegaan door de bevrachter, er niet aan in de weg staat dat in de door artikel 1469 van het Gerechtelijk Wetboek bepaalde voorwaarden, de schuldeiser een bewarend beslag kan leggen op het schip waarop de zeevordering betrekking heeft<sup>598</sup>.*

Met deze overweging onderschreef het Hof de visie van Eerste Advocaat-Generaal D’Hoore dat het in het Scheepsbeslagverdrag 1952 ingebouwde compromis over de beslagbaarheid van zeeschepen niet getoetst dient te worden “aan de gronden waarop naar Belgisch recht de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar berust”<sup>599</sup>. Latere feitenrechtspraak blijkt vast gevestigd in de zin dat bij de beoordeling van een bewarend beslag op een zeeschip op grond van een zeevordering gericht tegen de bevrachter, niet moet worden onderzocht of de scheepseigenaar op grond van artikel 46 van de Zeewet voor de zeeschuld aansprakelijk is<sup>600</sup>.

De vigerende Belgische rechtspraak inzake bewarend scheepsbeslag staat dus buiten elk verband met artikel 46 van de Zeewet. Zij is uitsluitend gebaseerd op een interpretatie van het Scheepsbeslagverdrag 1952 en de erop gebaseerde Belgische wetsbepalingen opgenomen in het Gerechtelijk Wetboek. De zekerheidsfunctie van het bewarend scheepsbeslag staat dus geheel los van die van het aansprakelijkheidsregime van artikel 46.

Desalniettemin zien bepaalde auteurs in de in het Scheepsbeslagverdrag 1952 neergelegde regeling van het bewarend scheepsbeslag, dat m.n. beslag wegens schulden van een niet-eigenaar mogelijk maakt, een analogie met de Belgische leer van de “zakelijke” aansprakelijkheid van de scheepseigenaar<sup>601</sup>.

---

<sup>597</sup> Van Aerde, C., “Doorbraak van rechtspersoonlijkheid, van eigendomsrecht of van eigendomsoverdracht bij beslag op zeeschepen”, in LA Libert, (375), 378-381.

<sup>598</sup> Cass. 1 oktober 1993, RHA 1994, 132, met concl. Eerste Adv.-Gen. D’Hoore, RW. 1993-94, 357, met concl. Eerste Adv.-Gen. D’Hoore.

<sup>599</sup> Concl. Eerste Adv.-Gen. D’Hoore, RHA 1994, 141.

<sup>600</sup> Antwerpen, 17 januari 2011, Eur.Vervoerr. 2011, 159 en 190 (twee arresten). In het laatste arrest werd o.m. geoordeeld:

*Artikel 1469 Ger.W. (artikel 3 Verdrag Scheepsbeslag) vormt een wettelijke uitzondering op het beginsel dat schuldeisers slechts hun verbaalsrecht kunnen uitoefenen op goederen die hun debiteur toebehoren (artikel 7-8 Hyp.W. en artikel 1413 Ger.W.). De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar moet beschouwd worden als een schuldenaar [sic] propter rem; hij wordt immers geen persoonlijke schuldenaar die instaat met zijn ganse vermogen. Het verbaalsrecht van de beslaglegger blijft beperkt tot de zaak waarop de verbintenis betrekking heeft. Het verdrag kent aldus voor de erin opgenomen zeevorderingen een recht van bewarend beslag toe op het schip dat volledig los staat van het bestaan van een persoonlijk vorderingsrecht tegen de scheepseigenaar. De beslagrechter is er daarom bij de beoordeling van een bewarend beslag op een zeeschip op grond van een zeevordering gericht tegen de bevrachter, niet toe gehouden om te onderzoeken of de scheepseigenaar op grond van artikel 46 Zeewet aansprakelijk is voor de zeeschuld.*

<sup>601</sup> Zie o.m. Roland, R., “Initiation sommaire au droit maritime belge”, DMF 1996, (451), 455.

**4.275.** Zoals reeds aangegeven<sup>602</sup>, wordt er in bepaalde Belgische rechtspraak en rechtsleer van uitgegaan dat het bewarend scheepsbeslag steeds – inz. ook wanneer de debiteur niet de eigenaar van het zeeschip is – moet kunnen worden omgezet in een uitvoerend scheepsbeslag, omdat de eerste vorm van beslag anders zou ontaarden in een onrechtmatig drukkmiddel, los van de uiteindelijke gehoudenheid van de debiteur. In Blauwboek 10 is omstandig uiteengezet dat deze theorie van de algemene omzetbaarheid van bewarend beslag op een zeeschip in uitvoerend beslag, niet ernstig houdbaar is<sup>603</sup>.

Aldaar<sup>604</sup> is echter ook uiteengezet dat het huidige artikel 46 van de Zeewet op de mogelijkheid tot uitvoerend scheepsbeslag een directe impact heeft. Onder vigour van artikel 46 van de Zeewet is de scheepseigenaar persoonlijk verbonden voor talrijke door andere partijen aangegane schulden. Wegens deze persoonlijke mede-gehoudenheid van de scheepseigenaar staat deze laatste met zijn schip – maar, behoudens vorming van een beperkingsfonds, ook met zijn overig vermogen – voor deze schulden in. Verder moet worden aangenomen dat ook – hetzij door de scheepseigenaar, hetzij door de bevrachter van het gehele schip in het leven geroepen – bevoorrechte schuldvorderingen op het schip verhaalbaar zijn en dus tot uitvoerend beslag kunnen leiden. In beide soorten gevallen moet de scheepseigenaar in ruime mate met zijn schip voor vorderingen op andere partijen instaan.

**4.276.** Zoals elders uiteengezet, wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geopteerd voor een beperking van de bevoorrechte schuldvorderingen, weliswaar met behoud van o.m. het ladingschadevoorrecht<sup>605</sup>, en voor een behoud van de huidige principes inzake bewarend scheepsbeslag<sup>606</sup>.

Door deze opties – welke voorbijgaan aan de uit recente verdragen, i.h.b. het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 en het Scheepsbeslagverdrag 1999, blijkende tendens om de verhaalsobjectfunctie van het schip drastisch te beknotten – blijven schuldeisers van schepen en inz. de ladingbelanghebbenden reeds verzekerd van een regime dat internationaal gezien voordelig is. Het schip kan immers in ruime mate zijn rol als verhaalsobject blijven spelen, ook voor schulden van de niet-eigenaar. Partijen die over een zeevordering beschikken behouden erg ruime mogelijkheden tot bewarend scheepsbeslag, ook wanneer niet de scheepseigenaar de debiteur is, en bevoorrechte schuldeisers, waaronder ladingbelanghebbenden, behouden hun positie in geval van samenloop, met inbegrip van de verhaalbaarheid van hun vordering op het schip en de voorrang op hypothecaire schuldeisers. In dit verband is uitdrukkelijk bepaald dat scheepsvoorrrangsrechten en scheepsvoorrechten ontstaan wanneer de schuldenaar hetzij eigenaar, hetzij mede-eigenaar, hetzij reder van het schip of het schip in aanbouw, hetzij werkgever van de schepeling is (art. 3.37, eerste lid). Bevoorrechte schuldvorderingen van de eigenaar of de reder zijn in principe dus steeds op het schip verhaalbaar.

De noodzaak om dit schuldeisersvriendelijke beschermingsregime nog eens te versterken door een exorbitante wettelijke, persoonlijke mede-gehoudenheid van de scheepseigenaar voor n.a.v. de scheepsexploitatie ontstane schulden moet dan ook worden gerelativeerd. Zelfs zonder die mede-gehoudenheid kan het schip voluit zijn functie als verhaalsobject blijven vervullen. Ter vergelijking: m.b.t. het Duitse recht suggereerde Herber dat, met het oogmerk de ladingbelanghebbende een verhaal op het schip te gunnen, de bevoorrechtiging van de ladingschadevorderingen en de wettelijke (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in

---

<sup>602</sup> Zie *supra*, nr. 4.274.

<sup>603</sup> Zie inz. Blauwboek 10, nrs. 10.248 e.v.

<sup>604</sup> Zie inz. Blauwboek 10, nr. 10.247.

<sup>605</sup> Zie Blauwboek 3.

<sup>606</sup> Zie Blauwboek 10.

feite twee alternatieven zijn<sup>607</sup>. Dat strookt overigens met de Duitse opstelling tijdens de onderhandelingen over het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993<sup>608</sup>.

De tijdens de eerste consultatie door sommigen geuite vrees dat het eventueel terugschroeven van de in artikel 46 van de Zeewet neergelegde persoonlijke gehoudenheid van de scheepseigenaar zou leiden tot een verregaande verslechtering van de positie van de schuldeisers wanneer België zou toetreden tot het Scheepsbeslagverdrag 1999 en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993, is niet gegrond nu dergelijke toetreding in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek alleszins niet wordt bepleit. De bestaande beslagmogelijkheden zowel als de bevoorrechtiging van schuldvorderingen blijven, ongeacht het lot van de wettelijke (mede)gehoudenheid van de scheepseigenaar, in wezen behouden.

In de Proeve van, Belgisch Scheepvaartwetboek is wel geopteerd voor een wettelijke bevestiging van de zienswijze dat uitvoerend beslag niet automatisch mogelijk is in alle gevallen waarin ook bewarend scheepsbeslag mogelijk is<sup>609</sup>. Zoals hierboven vermeld is dergelijk automatisme internationaal niet voorzien en eerder ongebruikelijk, en ten gronde niet redelijk verantwoordbaar<sup>610</sup>. Uitvoerend scheepsbeslag behoort wél mogelijk te zijn (1) telkens wanneer de scheepseigenaar voor de schuld instaat – wanneer dat het geval is, staat alhier aan de orde – en (2) wanneer op het schip een scheepszekerheidsrecht rust.

**4.277.** De wettelijke kanalisatie van aansprakelijkheid naar de scheepseigenaar, eerder dan naar de reder-niet-eigenaar, werd sterk bepleit door Schadee in zijn rede *Het schip en zijn schulden* uit 1963. De Leidse hoogleraar argumenteerde dat de scheepseigenaar kenbaar is en zijn schip alvast een minimaal onderpand voor de schuldeisers vormt:

*Het schip wordt in een openbaar register ingeschreven; wil men werkelijk een gemakkelijk vindbare debiteur, dan is er dat register, dat steeds een bepaalde persoon aanwijst: de eigenaar. De situatie is hier het spiegelbeeld van wat zich voordoet bij dat andere par excellence aansprakelijkheid scheppende voorwerp: de automobiel. Daar is niet de eigenaar steeds gemakkelijk vindbaar, daar niet hij is ingeschreven; de kentekenhouder daarentegen is steeds te traceren: op grond van art. 31 WVW is de kentekenhouder dan ook het centrum van aansprakelijkheid.*

*[...] De figuur van de reder op zichzelf [...] biedt niet de minste garantie van solvabiliteit. Het feit, dat men een kapitein op een schip zet en met diens hulp het schip exploiteert, staat buiten alle verband met solvabiliteit. De enige, van wie in het scheepvaartbedrijf vaststaat, dat hij althans enig actief heeft, is de eigenaar van het schip. Op hem rustende vorderingen kunnen in ieder geval op het hem toebehorende schip worden verhaald en ook al valt de opbrengst van dit verhaal in de praktijk nogal eens tegen: er is ten minste iets<sup>611</sup>.*

Daarbovenop argumenteerde Schadee dat de kanalisatie van de aansprakelijkheid meteen leidt tot afdamming ervan ten gunste van andere schuldenaars, zodat de rechtszekerheid wordt bevorderd<sup>612</sup>. Niet in het minst de scheepseigenaar zelf kan daardoor zijn risico's inschatten en deze adequaat laten verzekeren. Processen tegen andere partijen worden vermeden, omdat de kanalisatie naar de scheepseigenaar de ontheffing van anderen impliceert. Daardoor werkt zij prijsverlagend. De wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar is economisch verantwoord<sup>613</sup>.

<sup>607</sup> Zie Herber, 289; m.b.t. het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993, zie Blauwboek 3.

<sup>608</sup> Zie Blauwboek 3.

<sup>609</sup> Zie nogmaals Blauwboek 10.

<sup>610</sup> Zie *supra*, nr. 4.275.

<sup>611</sup> Schadee, H., *Het schip en zijn schulden*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1963, 7.

<sup>612</sup> Schadee, H., *Het schip en zijn schulden*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1963, 8.

<sup>613</sup> Schadee, H., *Het schip en zijn schulden*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1963, 11-12.

Aldus legde ook Schadee een verband tussen gehoudenheid van de scheepseigenaar en de functie van het schip als verhaalsobject, en erkende ook hij dat het hier gaat om een keuze voor de meest pragmatische oplossing, eerder dan om grote rechtsdogmatische principes. Ter aanvulling van het pleidooi van Schadee kan worden opgemerkt dat de inmiddels tot stand gekomen internationale regelingen inzake aansprakelijkheid voor milieuschade en wrakkenruiming eveneens een kanalisering naar de scheepseigenaar inhouden<sup>614</sup>.

Anderzijds moet worden aangetekend dat de kanalisatie van aansprakelijkheid naar de scheepseigenaar in het Belgische zeerecht maar een beperkt ‘afdammingseffect’ heeft, daar de scheepseigenaar *in solidum* aansprakelijk is samen met de primair aansprakelijke partij (hoewel kanalisatie naar de eigenaar natuurlijk wel impliceert dat er geen kanalisatie naar de rompbevrachter gebeurt). Deze meervoudige aansprakelijkheid heeft het voordeel dat alle betrokkenen tot zorgvuldigheid worden aangezet<sup>615</sup>.

Verder past bij de overwegingen van Schadee de nuance dat de vindbaarheid van de geregistreerde scheepseigenaar in de praktijk niet altijd verzekerd is. Bovendien moet worden opgemerkt dat de ISM-Code de identificatie van de werkelijke scheepsexploitant heeft vergemakkelijkt. De in de ISM-Code (en inmiddels ook de ISPS-Code) beschreven verplichtingen worden opgelegd aan de betrokken, verplicht te identificeren *Company*<sup>616</sup>. Pamborides becommentarieert de regeling van de ISM-Code als volgt:

*the Code involves directly the managing company in the operation of the ship and for this, such companies must be easily identifiable. This ‘transparency’ is a new concept for the shipping industry which traditionally remained low profile for a number of reasons. The easier identification is a consequence which came up indirectly and will provide certain headaches to some ship owners or ship managers; it is very likely that the entity identified on the DOC as a vessel’s manager would very likely be considered as the ‘operators’ under OPA ’90; similarly, tax authorities may now have an easier task in identifying companies exercising management as will IITF in its efforts to determine entities which have the operational control of different vessels*<sup>617</sup>.

Er is gesuggereerd dat deze transparantie ook schuldeisers ten goede zou kunnen komen<sup>618</sup>.

Voorts moeten ook de voorspelbaarheid van de risico’s en de daaruit volgende verzekerbaarheid worden gerelativeerd: er bestaat ter zake geen internationale uniformiteit en de toepasselijkheid van de nationale kanalisatiebepalingen – die niet overal naar de eigenaar leiden – hangt af van de feitelijke omstandigheden van het schadegeval en het vigerende IPR.

---

<sup>614</sup> Zie *infra*, nrs. 4.692 e.v. alsook art. 10 van het Wrakkenruimingsverdrag 2007. De invoering van deze specifieke regimes relateert anderzijds het belang van de algemene, thans in art. 46 van de Zeewet vervatte wettelijke regeling (zie *supra*, nr. 4.213).

<sup>615</sup> Vgl., m.b.t. het aansprakelijkheidsregime vervat in het Bunkeroleverdrag, Jacobsson, M., “Bunkers Convention in force”, *JIML* 2009, (21), 26. Om dezelfde redenen wordt de kanalisatie naar de geregistreerde eigenaar in andere aansprakelijkheidsverdragen vaak bekritiseerd. Zij heeft dan weer het voordeel dat overlappende verzekeringen worden vermeden.

<sup>616</sup> Zie *supra*, nr. 4.26.

<sup>617</sup> Pamborides, G.P., “The ISM Code: Potential Legal Implications”, aangehaald in Anderson, Ph., *ISM Code. A practical guide to the legal and insurance implications*, Londen / Hong Kong, LLP, 1998, 60.

<sup>618</sup> Clifford Chance, “Legal Implications of the International Safety Management Code”, aangehaald in Anderson, Ph., *ISM Code. A practical guide to the legal and insurance implications*, Londen / Hong Kong, LLP, 1998, 60.

Ten slotte blijft het zo, dat aansprakelijkheid van de eigenaar wanneer het schip in rompbefrachtiging wordt uitgebaat, door sommigen, ook in Nederland, principieel “onverdedigbaar” werd geacht<sup>619</sup>.

**4.278.** Al deze laatste bedenkingen buiten beschouwing gelaten kan tussentijds worden geconcludeerd dat voor het behoud van de algemene wettelijke (mede)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar als uitgangspunt nog steeds bepaalde praktische argumenten kunnen worden aangevoerd, vooral met het oog op de ondersteuning van een vlotte verhaalbaarheid van schulden op het schip; van enig rechtstheoretisch axioma kan in dit verband echter geen sprake zijn. In het licht daarvan wordt hieronder een vergelijking gemaakt van een aantal mogelijke wetgevende scenario's.

#### - ALTERNATIEVE WETGEVENDE SCENARIO'S

**4.279.** Een eerste scenario is het nulscenario, waarin de huidige regeling vervat in artikel 46 van de Zeewet ongewijzigd wordt behouden.

In het licht van de hierboven omstandig uiteengezette kritiek moge duidelijk zijn dat deze optie sowieso te verwerpen is.

**4.280.** Een tweede alternatief zou kunnen bestaan in het behoud van de huidige basisregels, met in aanvulling daarop een expliciete wetgevende bevestiging van door rechtspraak en rechtsleer algemeen aanvaarde regels, bijv. door explicitering van de regels dat de eigenaar in *solidum* gehouden is en dat de wettelijke regeling van aanvullend recht is.

Dergelijk alternatief zou alleszins de rechtszekerheid bevorderen maar geen inhoudelijke wijziging brengen, en de huidige, ten gronde extreme internationale positie van België bestendigen.

Wat de aansprakelijkheid *in solidum* betreft dient te worden opgemerkt dat deze normaal niet in wetgeving wordt neergelegd, maar een constructie van de rechtspraak is, die volgens De Page zelfs tegen de wet ingaat<sup>620</sup>. De aansprakelijkheid *in solidum* is een hoofdelijke aansprakelijkheid zonder de nevengevolgen ervan. Meer bepaald is het een hoofdelijkheid waarop de artikelen 1205 tot 1207 B.W. niet van toepassing zijn<sup>621</sup>. Een uitbreiding tot een volledig hoofdelijke aansprakelijkheid is sowieso te verwerpen, omdat zij de extremiteit van de huidige positie van België nog zou doen toenemen. Het komt er dus op aan een correcte wettelijke omschrijving van de aansprakelijkheid *in solidum* te ontwerpen.

**4.281.** Een derde scenario zou de huidige regels m.b.t. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar herwerken, verfijnen en ze, waar noodzakelijk gelet op de in sommige opzichten onmiskenbaar extreme positie van het huidige Belgische recht, enigszins insnoeren, zodat beter wordt aangesloten bij wat internationaal gangbaar is.

Ongetwijfeld sluit deze oplossing het beste aan bij de resultaten van de hierboven geformuleerde kritiek van het huidige regime. Zij laat toe de gebleken fundamentele knelpunten van rechtsonzekerheid en extreme internationale positionering aan te pakken zonder evenwel de

---

<sup>619</sup> Aldus bijv. Völlmar, 9, nr. 8; vgl. *supra*, nrs. 4.246 e.v.

<sup>620</sup> Zie o.m. De Weerdt, I., “De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar”, in De Weerdt I, (50), 57, nr. 85; zie inz. De Page III, 319-321, nr. 325; zie ook Van Gerven-Covemaeker, 557.

<sup>621</sup> Aldus De Page, H., *Traité élémentaire de droit civil belge*, III, Brussel, Bruylant, 1967, 320, nr. 325; zie voorts o.m. Van Gerven-Covemaeker, 555-559.

goede bescherming van de schuldeisers, die volgt uit de geprononceerde verhaalsobjectfunctie van het schip, aan te tasten.

Een bijkomend argument is dat de wettelijke regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, in de mate dat zij afwijkt van het gemeen recht, en zoals reeds in 1952 vooropgesteld door het Hof van Cassatie<sup>622</sup>, in beperkende zin moet worden uitgelegd. Deze nood aan een beperkende lezing wettigt thans ook een beperkende redactie van de nieuwe wetsbepalingen.

De vraag rijst echter op welke wijze de inperking van de huidige aansprakelijkheid best wordt gerealiseerd. In dit verband zijn verschillende subvarianten denkbaar.

**4.282.** Een op basis van rechtsvergelijking min of meer voor de hand liggende beperking zou erin kunnen bestaan om de mede-aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in geval van rompbevrachting af te wentelen op de rompbevrachter<sup>623</sup>. Een voordeel van dergelijke regeling is dat zij aansluit bij de regelmatig voorkomende situatie waarin de scheepseigenaar slechts een financieringsrol vervult (zoals inz. bij financiële leasing). Met het oog op scheepsfinanciering is het niet aantrekkelijk de bank een zware mede-gehoudenheid i.v.m. de scheepsexploitatie op te leggen. Het nadeel van het gesuggereerde regime is dat de te beschermen schuldeiser veelal geen informatie zal hebben over de rompbevrachtingssituatie of over de identiteit van de rompbevrachter. Dit zou slechts kunnen worden opgelost hetzij door de aangesproken eigenaar te verplichten deze informatie te verschaffen, hetzij door de bedoelde informatie officieel openbaar te doen maken. Of dit proceseconomische resp. efficiënte en realistische oplossingen zijn, moge worden betwijfeld. Nadat de eigenaar is aangesproken, zal het proces mogelijk moeten worden uitgebreid of hernomen tegen een andere partij, wat vertraging en bijkomende kosten zal veroorzaken. Ook een bijzondere regeling m.b.t. de stuiting of de schorsing van de verjaring zou in deze optie wenselijk zijn. Bovendien zou een regeling moeten worden getroffen voor het geval van onderrompbevrachting, waarin de door de scheepseigenaar aangewezen rompbevrachter logischerwijze de mogelijkheid moet hebben om de bal op zijn beurt door te spelen naar de onderrompbevrachter. Om deze redenen lijkt de subvariant van de verschuiving van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar naar de rompbevrachter in geval van rompbevrachting weinig zoden aan de dijk te brengen.

**4.283.** Een tweede subalternatief zou kunnen zijn om de mede-gehoudenheid van de scheepseigenaar slechts een subsidiaire rol te geven, bijv. indien de normale (inz. contractuele) schuldenaar onvermogen of onbekend is, inz. wanneer het kapiteinscognossement geen duidelijkheid verschaft over de identiteit van de contractuele vervoerder<sup>624</sup>. Ook dergelijke regeling lijkt minder efficiënt, en compliceert de procesvoering; de toestand van de schuldeiser wordt eerder onvoorspelbaar. Ook deze subvariant biedt dus geen goede oplossing.

**4.284.** In navolging van de suggestie van KBRV zou de wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar ten derde kunnen worden beperkt tot buitencontractuele vorderingen. I.v.m. contractuele vorderingen zou de schuldeiser dan alleen de contractant kunnen aanspreken. Dergelijk onderscheid blijkt evenwel in geen enkel van de buurlanden als centraal criterium gebruikt te worden. Voorts zou sowieso een regeling noodzakelijk zijn i.v.m. het onderscheid tussen eigenaars- en bevrachterscognossementen. Voorts moet eraan worden herinnerd dat het onderscheiden van contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid niet steeds eenvoudig

---

<sup>622</sup> Cass., 16 oktober 1952, *AC* 1953, 61, *Pas.* 1953, I, 66, *RW* 1952-53, 703, *RGAR* 1953, nr. 5121, met noot F. van der Mensbrugghe.

<sup>623</sup> Vgl. *supra*, nrs. 4.229 en 4.246.

<sup>624</sup> Zie *supra*, nr. 4.228.



is<sup>625</sup>. Zoals in Frankrijk zou een tendens kunnen ontstaan om de scheepseigenaar op buitencontractuele basis aan te spreken<sup>626</sup>. Met de afschaffing van elke (mede-)gehoudenheid van de scheepseigenaar (of reder) voor contractuele vorderingen zou ten slotte een vrij radicale breuk met het huidige zeerecht worden veroorzaakt, en in feite worden vervallen in een ander extremisme.

**4.285.** Een vierde subvariant zou erin kunnen bestaan om de gehoudenheid van de scheepseigenaar uitdrukkelijk te beperken tot, en meteen af te stemmen op, de gevallen waarin een zeevordering en/of een scheepsvoorrecht bestaat. Dergelijke gelijkschakeling is rechtstheoretisch echter moeilijk te verantwoorden, daar de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, de bevoorrechtiging van vorderingen op het schip en de beslagbaarheid van het schip duidelijk te onderscheiden aangelegenheden zijn, en zij vindt ook geen steun in buitenlandse voorbeelden. Zij zou leiden tot een nog verdere uitbreiding van de (mede-)gehoudenheid van de scheepseigenaar maar ook tot een verregaande uitholling van het eigendomsrecht van de scheepseigenaar en tot een wettelijke bekrachtiging van de precies erg dubieuze stelling dat uitvoerend scheepsbeslag steeds mogelijk is wanneer bewarend scheepsbeslag mogelijk is, en meteen dus tot een verdere afwijking van wat internationaal gebruikelijk is en mogelijk tot een inbreuk op de fundamentele regels die het eigendomsrecht beschermen. Ook deze optie biedt dus geen uitkomst.

**4.286.** Een vijfde suboptie kan zijn om de medegehoudenheid van de scheepseigenaar *ex contractu* te beperken tot bepaalde soorten contracten. Een regeling die mede is gebaseerd op het type overeenkomst waarover het gaat, kan worden aangetroffen in het Nederlandse recht<sup>627</sup>. Als hoofdcriterium lijkt dergelijke onderscheiding echter niet voor de hand te liggen, en onvermijdelijk doemt hier het gevaar van een schending van het gelijkheidsbeginsel op. Bovendien doemen kwalificatieproblemen op. Deze weg dient dus evenmin te worden bewandeld.

**4.287.** Een zesde subalternatief kan zijn om de principiële mede-aansprakelijkheid van de scheepseigenaar als dusdanig te behouden, maar ze alleen uit te sluiten in specifiek, uitputtend opgesomde concrete gevallen, zoals dat van het expediteurscognossement. De moeilijkheid is hier het vinden van een sluitende terminologie en dito omschrijvingen, die bovendien anticiperen op toekomstige ontwikkelingen in de realiteit van het zeehandelsbedrijf. Zulks lijkt onbegonnen werk. Buitenlandse voorbeelden in deze zin bestaan overigens blijkbaar evenmin. Hier ligt ook geen goede oplossing.

**4.288.** Een zevende subvariant is bij de redactie van de nieuwe bepalingen eenvoudig te vertrekken van de huidige formulering van artikel 46 van de Zeewet en te pogen deze bepaling nader uit te werken en stelselmatig te verfijnen en, waar nodig, en mogelijk, in abstracte termen in te snoeren zodat de extreme afwijkingen van de internationale mediaan worden weggewerkt.

Deze pragmatische oplossing laat bijv. toe om de gehoudenheid van de scheepseigenaar voor de door of voor de kapitein aangegane verbintenissen te beperken tot die verbintenissen welke “uitdrukkelijk” door of voor de kapitein zijn aangegaan, en een regeling te treffen voor het geval degene die voor de kapitein optrad, onbevoegd handelde. Een andere inperking kan er bijv. in bestaan om de buitencontractuele aansprakelijkheid voor andere aangestelden dan schepelingen, te beperken tot de aangestelden die rechtstreeks in dienst van de scheepseigenaar of de reder werkzaam zijn.

---

<sup>625</sup> Zie hierover, in de context van goederenbehandeling, Blauwboek 7.

<sup>626</sup> Zie *supra*, nr. 4.243.

<sup>627</sup> Zie *supra*, nr. 4.246.

Deze optie heeft het voordeel dat het huidige Belgische recht niet radicaal behoeft te worden omgegooid, en dat een herkenbare, hier bevestigende, daar corrigerende respons mogelijk is op bestaande jurisprudentiële en doctrinale interpretaties. Bij gebrek aan betere alternatieven wordt deze subvariant hier verkozen.

**4.289.** Nog een vierde *basis*optie zou kunnen zijn om de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar radicaal te herwerken om ze te laten aansluiten bij gemeenrechtelijke zekerheidsregimes.

Zo zou de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar – bovenop de parafrasering van de gemeenrechtelijke principes inzake de aansprakelijkheid van de aansteller en de gehoudenheid van de lastgever – kunnen worden herwerkt in de richting van een wettelijke solidariteit. De hoofdelijke gehoudenheid van scheepseigenaar en reder/niet-eigenaar is in bepaalde nationale wetgevingen zoals de Marokkaanse overigens geëxpliciteerd<sup>628</sup>. In deze hypothese zou uiteraard nog moeten worden uitgemaakt voor welke vorderingen precies de solidariteit geldt.

Een andere mogelijkheid zou de omvorming van de mede-gehoudenheid van de scheepseigenaar tot die van een wettelijke borg kunnen bieden, met of zonder voorrecht van uitwinning. Dergelijk regime zou de bijkomende zekerheidsfunctie van het aansprakelijkheidsregime accentueren, maar de vlotte verhaalbaarheid kunnen schaden.

Van dergelijke eerder theoretische oefeningen, die weinig of geen steun vinden in buitenlandse wetgevingen, wordt hier afgezien. Hierdoor zou België ook weer gaan afwijken van het internationale gemiddelde.

**4.290.** Een vijfde en laatste basisoptie zou kunnen zijn om de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, of althans diens huidige bijna stelselmatige mede-aansprakelijkheid, radicaal in te snoeien, zoniet ze af te schaffen, en terug te keren naar het gemeen recht inzake lastgeving en aansprakelijkheid van de aanstellers voor de daden van hun aangestelden.

Voor deze “gemeenrechtelijke” optie is in het buitenland geen steun te vinden. Vanuit het oogpunt om aansluiting te vinden bij internationale tendenzen moet ook deze optie worden verworpen.

De afschaffing van de persoonlijke mede-aansprakelijkheid van de scheepseigenaar zou wel kunnen worden verantwoord in combinatie met een verruimde wettelijke regeling van het uitvoerend scheepsbeslag, waarin dergelijk beslag bij uitdrukkelijke wetsbepaling mogelijk wordt gemaakt in alle gevallen waarin ook bewarend scheepsbeslag mogelijk is (of waarin op het schip een scheepszekerheidsrecht rust)<sup>629</sup>. Dergelijke regeling zou enigszins aansluiten bij de Engelse figuur van de vordering *in rem*<sup>630</sup> (weliswaar onder voorbehoud van de toepassingsvoorwaarden van het bewarend beslag, welke in België en Engeland niet gelijklopen<sup>631</sup>). Zij zou ook stroken met de theoretische verantwoording van de Belgische leer van de zgn. zakelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, en het accent leggen op de van schuldeiserszijde gewenste verhaalbaarheid van schulden op het schip als onderpand van maritieme schuldeisers<sup>632</sup>.

---

<sup>628</sup> Art. 129 van de Marokkaanse *Code de commerce maritime* bepaalt:

*L'armateur non propriétaire du navire est solidairement responsable avec le propriétaire, et dans les mêmes limites que ce dernier* (reeds vermeld in Danjon II, 267, nr. 641).

<sup>629</sup> Zie daarover reeds *supra*, nrs. 4.275-276.

<sup>630</sup> Zie daarover inz. *supra*, nr. 4.237.

<sup>631</sup> Zie Blauwboek 10.

<sup>632</sup> Zie *supra*, nr. 4.258.

Ofschoon deze alternatieve combinatie allicht verantwoordbaar lijkt, werd ze tijdens de eerste consultatie niet bepleit, en is ze hier dan ook niet als uitgangspunt gekozen.

**4.291.** Uit de vergelijking van alternatieve scenario's hierboven blijkt dat de meest voor de hand liggende optie is om de huidige regels m.b.t. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te herwerken, te verfijnen en ze, waar noodzakelijk gelet op de in sommige opzichten onmiskenbaar extreme positie van het huidige Belgische recht, enigszins in te snoeren, zodat beter wordt aangesloten bij wat internationaal gangbaar is, maar zonder anderzijds essentiële verandering te brengen in de bestaande, goede bescherming van de schuldeisers. Deze pragmatische oplossing heeft het voordeel dat het huidige Belgische recht niet radicaal hoeft te worden omgegooid, en dat een herkenbare respons mogelijk is op bestaande jurisprudentiële en doctrinale interpretaties.

#### E) SLOTSOM

**4.292.** Uit de hierboven gemaakte kritische analyse van het huidige wettelijke regime van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in België kan worden besloten dat dit regime geenszins bevrediging schenkt. De wettekst reflecteert de vigerende rechtspraak op gebrekkige wijze, de theoretische verantwoordingen bewijzen geenszins dat de huidige regeling *per se* moet worden behouden, en het Belgische zeerecht neemt op internationaal vlak een extreme positie in. Niet alleen is het Belgisch recht m.b.t. het bewarend scheepsbeslag en de scheepsvoorrechten erg schuldeisersvriendelijk, en vervult het schip diensgevolge een rol als gemakkelijk te benutten verhaalsobject, maar daarbovenop draagt de scheepseigenaar een erg verstrekkende persoonlijke medegehoudenheid voor n.a.v. de exploitatie van het schip aangegane schulden. In geen enkel ander onderzocht rechtstelsel is de concentratie van (mede-)aansprakelijkheid in de persoon van de scheepseigenaar even verregaand als in België.

Uit de afweging van de in het geding zijnde belangen, de beschouwing van andere zekerheidsmechanismen en de vergelijking van mogelijke alternatieven valt te besluiten dat in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek best wordt geopteerd voor een herwerking, verfijning en insnoering van de in artikel 46 van de Zeewet vervatte aansprakelijkheidsregeling.

## B. Voorgestelde nieuwe regeling

### B.1. ARTIKEL 4.20. ANDERE REGELGEVING

#### A) WETTEKST

**4.293.**

### **TITEL 3 – REDERS**

#### **Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid**

##### ***Afdeling 1 – Aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders***

##### ***Artikel 4.20. Andere regelgeving***

**§ 1. Dit Hoofdstuk doet geen afbreuk aan:  
1° de Afdelingen 2 en 3 van dit Hoofdstuk;**

2° Hoofdstuk 2 van deze Titel, in het bijzonder de bepalingen betreffende de contractuele aansprakelijkheid van de scheepsagent;  
 3° Hoofdstuk 3 van Titel 4, in het bijzonder de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van de schepelingen;  
 4° Titel 5, in het bijzonder de bepalingen betreffende de contractuele aansprakelijkheid van de bevrachter, de vervoerder, de sleper, de duwer en de goederenbehandelaar;  
 5° artikel 8.27, § 2;  
 6° artikel 1384, lid 3 van het Burgerlijk Wetboek;  
 7° de bepalingen betreffende de strafrechtelijke aansprakelijkheid, de burgerlijke aansprakelijkheid voor de betaling van geldboeten, en de administratieve sancties;  
 8° de bepalingen betreffende de scheepszekerheidsrechten en het scheepsbeslag.

§ 2. Artikel 3 van de Wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen is niet van toepassing op openbare rechtspersonen in de mate dat zij optreden als scheepseigenaar of reder en hun aansprakelijkheid door dit Hoofdstuk wordt geregeld.

#### B) TOELICHTING

**4.294.** De voorgestelde bepaling beoogt opheldering te brengen rond de verhouding tussen het specifieke scheepvaartrechtelijke regime van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en enkele andere, verwante regelingen<sup>633</sup>.

**4.295.** In § 1, 1° wordt er vooreerst op geattendeerd dat in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek i.v.m. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar ook enkele *leges speciales* zijn opgenomen. Het betreft inz. de uit verdragsregelingen spruitende bepalingen betreffende milieu-aansprakelijkheid, opgenomen in Afdeling 3 van dit Hoofdstuk. Het is evident dat deze bijzondere regelingen in geval van onverenigbaarheid voorrang hebben. Hetzelfde geldt uiteraard voor de regeling m.b.t. de globale beperking.

**4.296.** In § 1, 2°, 3° en 4° wordt duidelijk gemaakt dat de door deze Afdeling geregelde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar los staat van, en meteen cumulatief fungeert t.o.v. de eigen, contractuele aansprakelijkheid van de vervoerder, andere dienstverleners en de schepelingen. In vele gevallen komt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar neer op een medegehoudenheid, die de schuldeiser tot zekerheid dient<sup>634</sup>. In het hieronder besproken artikel 4.27 wordt uitdrukkelijk gestipuleerd dat het een aansprakelijkheid *in solidum* betreft.

**4.297.** In § 1, 5° wordt voorrang verleend aan de elders uitvoerig verantwoorde regeling van de passieflegitimatie inzake berging<sup>635</sup>.

**4.298.** In § 1, 6° wordt verduidelijkt dat evenmin afbreuk wordt gedaan aan het gemeen recht m.b.t. de aansprakelijkheid van de aanstellers voor schade veroorzaakt door aangestelden. Dit is van belang omdat de hieronder opgenomen bepalingen de scheepseigenaar aansprakelijk verklaren voor daden van de gezagvoerder en aangestelden ook ingeval dezen niet zijn eigen aangestelden zijn, maar deze van bijv. een rompbevrachter. Door de hier voorgestelde bepaling wordt duidelijk gemaakt dat de (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar geen afbreuk doet aan de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de aansteller (in de meeste gevallen de

<sup>633</sup> De opsomming impliceert niet dat dit Hoofdstuk per se voorrang heeft op andere, *niet* uitdrukkelijk vermelde regelingen.

<sup>634</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.267.

<sup>635</sup> Zie Blauwboek 8.

rompbevrachter). De hieronder bepaalde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar is m.a.w. niet exclusief. Hiermee wordt meteen een oude discussie uit de wereld geholpen<sup>636</sup>. Doordat ook de aansteller zelf expliciet aansprakelijk blijft, wordt de aandacht niet exclusief gevestigd op de bijzondere (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

**4.299.** In § 1, 7° wordt verder gespecificeerd dat deze Afdeling geen wijziging brengt in de bepalingen betreffende de strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen, de burgerlijke aansprakelijkheid voor de betaling van geldboeten, en de administratieve sancties. Dit is een verdere verfijning, uitwerking en actualisering van het reeds in artikel 46, §§ 2 en 3 van de Zeewet vertaalde principe dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar geen betrekking heeft op strafrechtelijke misdrijven<sup>637</sup>. De voorgestelde bepaling beoogt mede voorbehoud te maken omtrent de wettelijke bepalingen over de strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen<sup>638</sup>.

**4.300.** Ten slotte wordt in § 1, 8° bepaald dat deze Afdeling geen afbreuk doet aan de bepalingen betreffende de scheepszekerheidsrechten (inbegrepen de aan door scheepsvoorrechten ondersteunde vorderingen inherente verhaalbaarheid op het schip) en het bewarend en het uitvoerend scheepsbeslag. In dit verband wordt verwezen naar de hierboven gegeven algemene uiteenzetting over het onderling verband tussen deze regelingen en de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar<sup>639</sup>.

**4.301.** In § 2 wordt duidelijk gemaakt dat de hier opgenomen aansprakelijkheidsregeling de elders reeds behandelde<sup>640</sup> Wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen terzijde stelt.

## B.2. ARTIKEL 4.21. AFWIJKENDE BEDINGEN

### A) WETTEKST

**4.302.**

#### ***Artikel 4.21. Afwijkende bedingen***

**Bedingen die afwijken van de artikelen 4.20 en 4.23, § 1, 1°, a) zijn nietig.**

### B) TOELICHTING

**4.303.** De voorgestelde bepaling bevestigt de huidige zienswijze dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar zoals geregeld in artikel 46 van de Zeewet van aanvullend recht is<sup>641</sup>. Voor zover het recht m.b.t. de desbetreffende contractvorm het toelaat, kan ook worden overeengekomen dat personen voor wie de scheepseigenaar conform de hier voorgestelde bepalingen niet heeft in te staan, voor de toepassing ervan toch als zijn aangestelden worden beschouwd<sup>642</sup>.

<sup>636</sup> Zie *supra*, nr. 4.183.

<sup>637</sup> Zie *supra*, nrs. 4.175 en 4.202.

<sup>638</sup> Zie inz. W. 4 mei 1999 tot invoering van de strafrechtelijke verantwoordelijkheid van rechtspersonen (BS 22 juni 1999) en de sindsdien i.v.m. deze materie in het Strafwetboek opgenomen bepalingen (inz. art. 5, 7*bis*, 35-37*bis* en 41*bis*).

<sup>639</sup> Zie *supra*, nrs. 4.268 e.v.

<sup>640</sup> Zie Blauwboek 5.

<sup>641</sup> Zie *supra*, nr. 4.188.

<sup>642</sup> Vgl. eerder, m.b.t. een sleepovereenkomst, Delwaide-Blockx 1991, 987-988, nr. 166.

**4.304.** Artikel 4.20 betreffende de voorrang van andere relevante bepalingen kan echter niet contractueel terzijde worden gesteld. De bedoelde andere bepalingen spruiten deels uit verdragen en raken deels de openbare orde. Het feit dat ingevolge de hier voorgestelde bepaling geen afbreuk kan worden gedaan aan artikel 4.20 impliceert echter niet dat de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de aanstellers zelf niet meer contractueel moduleerbaar zou worden.

**4.305.** Evenmin kan worden afgeweken van de bescherming die aan de schuldeiser wordt geboden door artikel 4.23, § 1, 1<sup>o</sup>, a). Wanneer de kapitein verklaart op te treden voor een andere partij dan de scheepseigenaar, moet die partij meteen en duidelijk worden geïdentificeerd.

### B.3. ARTIKEL 4.22. EIGEN DADEN

#### A) WETTEKST

**4.306.**

#### ***Artikel 4.22. Eigen daden***

**De scheepseigenaar en de reder staan in voor de nakoming van de door henzelf aangegane verbintenissen en zijn aansprakelijk voor hun eigen onrechtmatige daden waardoor aan derden schade wordt berokkend.**

#### B) TOELICHTING

**4.307.** Vooraf weze opgemerkt dat de hier voorgestelde en de onmiddellijk navolgende bepalingen berusten op een doelbewuste uitsplitsing van het huidige artikel 46 van de Zeewet in afzonderlijke wetsartikelen. Deze opdeling in artikelen beoogt het gebruiksgemak te bevorderen.

**4.308.** De algemene strekking van het hier voorgestelde artikel is om de gelding te bevestigen van de eigen aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de reder, die analoog is aan deze welke zou voortvloeien uit het algemeen verbintenissenrecht en inz. uit het gemeen recht vervat in de artikelen 1382-1383 B.W.

De bepaling is in wezen slechts een bevestiging van artikel 46, § 1 van de Zeewet.

De bestaande wettekst werd echter enigszins herschreven.

De in artikel 46 onnodige woorden “Iedere” en “persoonlijk” zijn weggelaten<sup>643</sup>.

Voorts wordt, naar analogie van de artikelen 1382 e.v. B.W. geopteerd voor het begrip “onrechtmatige daden” i.p.v. “handelingen”. Dit sluit beter aan bij artikel 1382 B.W.

Verder wordt toegevoegd dat het moet gaan om daden “waardoor aan derden schade wordt berokkend”, daar waar artikel 46, § 1 het heeft over “eigen handelingen” zonder meer.

---

<sup>643</sup> De overbodigheid van “Iedere” blijkt uit de afwezigheid ervan in de §§ 2 en 3 van het artikel. Het woord “persoonlijk” is sowieso onnodig, en bovendien verwarrend, want ook de §§ 2 en 3 betreffen de “persoonlijke” aansprakelijkheid van de scheepseigenaar (al betreft het dan “persoonlijke” aansprakelijkheid voor andermans daad). De formulering van de huidige wettekst suggereert ten onrechte een contrast tussen de “persoonlijke” aansprakelijkheid van § 1 en de “burgerlijke” aansprakelijkheid van §§ 2 en 3. Dit contrast is er niet en werd ook nooit beoogd. Het woord “burgerlijk” beoogde alleen aansprakelijkheid voor strafrechtelijke misdrijven uit te sluiten (zie *supra*, nr. 4.175).

Anderzijds wordt het in artikel 46, § 1 gebezigde woord “verzuimen” geschrapt. Dit woord voegt niets toe en komt overigens niet terug in de §§ 2 en 3, wat ten onrechte suggereert dat de scheepseigenaar naar huidig recht niet aansprakelijk is voor de fouten van de kapitein en de bemanning die enkel in een verzuim bestaan.

#### B.4. ARTIKEL 4.23. VERBINTENISSEN AANGEGAAN DOOR OF VOOR DE GEZAGVOERDER

##### A) WETTEKST

4.309.

#### *Artikel 4.23. Verbintenissen aangegaan door of voor de gezagvoerder*

§ 1. De scheepseigenaar staat in voor de verbintenissen:

1° die door de kapitein zelf worden aangegaan binnen de uitoefening van zijn scheepsdienst, tenzij:

a) de kapitein uitdrukkelijk verklaart op te treden voor een andere partij, waarvan tegelijkertijd de naam en de zetel of een verblijfplaats worden meegedeeld; of

b) de scheepseigenaar bewijst dat de kapitein onbevoegd handelde en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn;

2° die worden aangegaan door een andere persoon die uitdrukkelijk verklaart voor de kapitein te handelen, tenzij de scheepseigenaar bewijst dat:

a) deze persoon onbevoegd handelde en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij

b) de betrokken verbintenis onverenigbaar is met een eerder door hemzelf of door de kapitein aangegane verbintenis met hetzelfde voorwerp of betreffende dezelfde aangelegenheid, en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze verbintenis op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij

c) noch hijzelf, noch de reder van de betrokken verbintenis op de hoogte was of redelijkerwijze vermocht te zijn.

§ 2. Paragraaf 1 is van overeenkomstige toepassing op de vertegenwoordiging bij het stellen van rechtshandelingen in uitvoering van artikel 5.8, § 1, 4°.

§ 3. Paragraaf 2 doet geen afbreuk aan artikel 7.9.

##### B) TOELICHTING

**4.310.** De voorgestelde bepaling betreft de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de (contractuele) verbintenissen die uitdrukkelijk worden aangegaan door of voor de kapitein.

De bepaling herformuleert het principe vervat in het tweede zinsdeel van artikel 46, § 2 van de Zeewet.

De gewijzigde formulering houdt een weloverwogen en overigens minimale inperking van de naar huidig recht bestaande aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in. Uit het onderzoek hierboven blijkt dat het vigerende Belgische recht ten gronde niet gemakkelijk is te verantwoorden en op internationaal vlak alleszins een extreme positie inneemt<sup>644</sup>. De essentie van

<sup>644</sup> Zie *supra*, nr. 4.266.

de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor contractuele verbintenissen en de corresponderende bescherming van de contractanten blijven hier desalniettemin behouden.

**4.311.** De voorgestelde bepaling maakt, anders dan de Zeewet, een onderscheid tussen twee gevallen waarin de scheepseigenaar gebonden wordt:

1° de situatie waarin de kapitein zelf is opgetreden;

2° de situatie waarin een verbintenis is aangegaan door een derde die *uitdrukkelijk* verklaart “voor de kapitein” (“for the master”) te handelen.

In andere gevallen kan de scheepseigenaar in redelijkheid niet worden aangesproken. Er wordt dus afgestapt van de in de huidige rechtspraak aanvaarde, maar ten gronde bezwaarlijk te verantwoorden en internationaal extreme regel dat inz. cognossementen steeds worden geacht door de kapitein te zijn afgegeven of door hem stilzwijgend te zijn erkend. Onder de nieuw voorgestelde regel blijft de scheepseigenaar, ook wanneer hij niet als reder optreedt, dus door kapiteinscognossementen gebonden op voorwaarde dat deze *uitdrukkelijk* door of voor de kapitein zijn ondertekend.

In Blauwboek 6 over bevrachting en vervoer zal nog nader op deze problematiek worden ingegaan. Daarbij zal worden onderzocht of een verfijning, specificatie of afwijking wenselijk of nodig is m.b.t. bepaalde vervoerovereenkomsten (bijv. expeditieuscognossementen).

**4.312.** In het algemeen weze benadrukt dat internationaal wordt verwacht dat omtrent de vertegenwoordigingsbevoegdheid volledige duidelijkheid en transparantie heerst.

Vooreerst onderlijnt de ISPS-Code dat de scheepsexploitant de kapitein behoorlijk over de toepasselijke vertegenwoordigingsbevoegdheden moet informeren:

*Regulation XI-2/5 requires the company to provide the master of the ship with information to meet the requirements of the Company under the provisions of this regulation. This information should include items such as:*

- .1 parties responsible for appointing shipboard personnel, such as ship management companies, manning agents, contractors, concessionaries, for example, retail sales outlets, casinos etc;*
- .2 parties responsible for deciding the employment of the ship including, time or bareboat charterer(s) or any other entity acting in such capacity; and*
- .3 in cases when the ship is employed under the terms of a charter party, the contact details of those parties including time or voyage charterers (Part B, art. 6.1).*

Vervolgens vergt UCP 600 duidelijkheid in cognossementen:

*Article 20 Bill of Lading*

*a. A bill of lading, however named, must appear to:*

*i. indicate the name of the carrier and be signed by:*

- the carrier or a named agent for or on behalf of the carrier, or*
- the master or a named agent for or on behalf of the master.*

*Any signature by the carrier, master or agent must be identified as that of the carrier, master or agent.*

*Any signature by an agent must indicate whether the agent has signed for or on behalf of the carrier or for or on behalf of the master.*

UCP 600 bevat analoge voorschriften voor niet-verhandelbare Sea Waybills (art. 21.a) en Charter Party Bills of Lading (art. 22.a).



Deze internationale normering wettigt dat bij de afbakening van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt uitgegaan van de reële inhoud van de betrokken vervoerdocumenten en andere relevante akten.

**4.313.** Nu de scheepseigenaar in vele gevallen mede-aansprakelijk zal blijven met de contractuele vervoerder, en de schuldeiser meer bepaald twee *in solidum* aansprakelijke debiteuren aantreft (zie art. 4.27), rijst de vraag of er nog een behoefte bestaat om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een regeling op te nemen m.b.t. de aanwijzing van de scheepseigenaar als aansprakelijke vervoerder wanneer het cognossement zelf niet toelaat de contractuele vervoerder te identificeren of te traceren. Dergelijke regeling wordt bijv. wel in Duitsland aangetroffen<sup>645</sup>. In Blauwboek 6 zal hier nader op worden ingegaan.

**4.314.** Los van de andere in de voorgestelde formulering besloten toepassingsvereisten (zoals het vereiste dat de kapitein in de uitoefening van zijn scheepsdienst moet hebben gehandeld – in welk verband ter duiding kan worden verwezen naar de omschrijving van de taken van de gezagvoerder in het elders toegelichte artikel 5.8), kan de scheepseigenaar in een vijftal typische gevallen aan aansprakelijkheid ontsnappen.

Vooreerst is dit het geval wanneer de kapitein uitdrukkelijk verklaart op te treden voor een andere partij, waarvan tegelijkertijd de naam en de zetel of een verblijfplaats wordt opgegeven. Deze uitzondering is gerechtvaardigd in het licht van het in artikel 4.21 bevestigde regel dat de wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar van aanvullend recht is en geeft voorrang aan de contractuele werkelijkheid<sup>646</sup>. De hier voorgestelde formulering beschermt echter de schadelijder, die een alternatieve schuldenaar moet kunnen vinden. Het spreekt voor zich dat de verwijzing door de kapitein naar een andere mandant dan de scheepseigenaar te goeder trouw moet gebeuren. Zij moet m.a.w. beantwoorden aan een reële situatie. Is dat niet het geval, dan blijft de scheepseigenaar gebonden en loopt de kapitein bovendien het risico persoonlijke aansprakelijkheid op te lopen wegens zware fout in de zin van artikel 5.19.

Ten tweede is het denkbaar dat de scheepseigenaar bewijst dat de kapitein onbevoegd handelde en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn. Het is gerechtvaardigd de bewijslast op de scheepseigenaar te leggen, want de wederpartij mag erop vertrouwen dat een kapitein die een rechtshandeling stelt, bevoegd is om daardoor de scheepseigenaar te verbinden.

Ten derde kan de scheepseigenaar bewijzen dat de persoon die *voor de kapitein* optrad onbevoegd handelde en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde op de hoogte te zijn. Dit principe tempert de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar enigszins, en is – weliswaar alleen wat het principe betreft – min of meer geïnspireerd door de regeling opgenomen in het Nederlands Burgerlijk Wetboek<sup>647</sup>. Anderzijds blijven de medecontractanten en inz. ook de derde-cognossementhouders goed beschermd: op de scheepseigenaar rust een dubbele bewijslast en de onbevoegdheid kan een derde-houder allicht erg zelden worden tegengeworpen. Een omkering van de bewijslast ten voordele van de scheepseigenaar zou te ver afwijken van het vigerende Belgische zeerecht en overigens geen steun vinden in buitenlandse voorbeelden. Wel mag worden verwacht dat de medecontractant zich, indien er redenen tot twijfel zijn, informeert over de ware toedracht i.v.m. het voorhanden zijn van vertegenwoordigingsbevoegdheid. Ook blijft hier overigens, zoals in het bestaande recht, het suppletief karakter van de wettelijke regeling

---

<sup>645</sup> Zie *supra*, nr. 4.228.

<sup>646</sup> Vgl. *supra*, nr. 4.247 m.b.t. het Nederlandse recht.

<sup>647</sup> Zie *supra*, nr. 4.247.

spelen, zodat de scheepseigenaar de vertegenwoordigingsbevoegdheid in hoofde van bevrachters en verdere partijen in de contractketen desgewenst kan uitsluiten of beperken.

Ten vierde kan de scheepseigenaar steeds bewijzen dat de betrokken “voor de kapitein” aangegane verbintenis onverenigbaar is met een eerder door hemzelf of door de kapitein aangegane verbintenis met hetzelfde voorwerp of betreffende dezelfde aangelegenheid, en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze verbintenis op de hoogte was of behoorde te zijn. Dit criterium codificeert in zekere mate een bestaande zienswijze m.b.t. de uitgifte van expeditieurognosementen e.d.<sup>648</sup> Een loutere latere correctie van een reeds bestaande, tussen dezelfde partijen tot stand gekomen verbintenis valt niet onder deze uitzondering. In dat geval is de nieuwe verbintenis niet “onverenigbaar” met de eerdere, maar wijzigt zij deze alleen maar. De term “onverenigbaar” moet dus in beperkende zin worden geïnterpreteerd. Op de problematiek van de expeditieurognosementen zal nog nader worden ingegaan in Blauwboek 6.

Ten vijfde kan de scheepseigenaar steeds bewijzen dat noch hijzelf, noch de reder van de betrokken verbintenis op de hoogte was “of redelijkerwijze vermocht te zijn”. Deze laatste formulering is doelbewust aangescherpt. Ook dit criterium kan relevant zijn t.a.v. een situatie van vervoer onder een expeditieurognosement of een aanverwant document, of bijv. ook nog t.a.v. een levering van goederen aan de zelfstandige exploitant van een horeca-gelegenheid of een kapsalon aan boord, of aan een zelfstandige scheepsdokter. Het gaat inz. om overeenkomsten die buiten de eigenlijke exploitatie van het schip tot stand komen.

**4.315.** De in § 1 voorgestelde bepaling betreft in eerste instantie verbintenissen aangegaan door of voor een “kapitein”. Hoewel andere gezagvoerders dan de kapitein traditioneel worden geacht niet over vertegenwoordigingsbevoegdheid te beschikken<sup>649</sup>, kunnen zij, conform de praktijk en het elders toegelichte artikel 5.8, § 1, 4<sup>o</sup> in beperkte mate rechthandelingen stellen voor rekening van andere partijen, naast de mogelijkheid om een gemeenschappelijk mandaat uit te oefenen (zie art. 5.9, § 7<sup>o</sup>). In het eerste geval geldt overeenkomstig de hier voorgestelde § 2 dezelfde (mede-)gehoudenheid van de scheepseigenaar. In het tweede geval komt slechts een gemeenschappelijke binding van de lasthebber tot stand. Er is echter geen aanleiding om in dat geval een algemene, wettelijke gehoudenheid van de scheepseigenaar in te voeren.

**4.316.** Allicht ten overvloede weze bevestigd dat het hier voorgestelde artikel geldt voor alle kapiteins en gezagvoerders, ongeacht of zij optreden op basis van een arbeidsovereenkomst of niet.

**4.317.** In § 3 is bepaald dat dit artikel geen afbreuk doet aan artikel 7.9, dat de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de scheepsagent betreft.

---

<sup>648</sup> Zie daarover *supra*, nr. 4.215.

<sup>649</sup> Zie Blauwboek 5.

## B.5. ARTIKEL 4.24. DADEN VAN DE GEZAGVOERDER

### A) WETTEKST

4.318.

#### ***Artikel 4.24. Daden van de gezagvoerder***

**De scheepseigenaar is aansprakelijk voor de door de gezagvoerder binnen de uitoefening van zijn taak gestelde onrechtmatige daden waardoor aan derden schade wordt berokkend.**

### B) TOELICHTING

**4.319.** De voorgestelde bepaling vestigt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor fouten van de gezagvoerder (of andere daden van de gezagvoerder die buitencontractuele aansprakelijkheid genereren<sup>650</sup>). Hierboven werd uiteengezet dat het behoud van deze thans reeds bestaande aansprakelijkheidsregel, ofschoon hij de scheepseigenaar in wezen ook met een aanstellersaansprakelijkheid belast wanneer hij zelf *niet* de aansteller is, tijdens de eerste consultatie geen controverse opriep, ook niet tijdens de reders.

**4.320.** Ingevolge het hierboven besproken artikel 4.20 geldt de hier voorgestelde aansprakelijkheidsregel onverminderd de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de aansteller van de kapitein, ingeval deze aansteller een andere persoon is dan de scheepseigenaar<sup>651</sup>. Deze aansteller zal in de regel zijn te kwalificeren als de “reder” in de zin van het hierboven reeds toegelichte artikel 4.1, 2°. Gelet op de acceptatie van de (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar tijdens de eerste consultatie en de nood aan maximale bescherming van de schadelijder, wordt ervoor geopteerd om de hier behandelde aansprakelijkheid niet te verleggen van de scheepseigenaar naar de reder (ongeacht of deze laatste scheepseigenaar is of niet)<sup>652</sup>.

**4.321.** De hier voorgestelde bepaling is meer bepaald de overname van het eerste zinsdeel van artikel 46, § 2 van de Zeewet, dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor daden van de kapitein vestigt.

Ook deze bepaling werd echter licht herwerkt.

Vooreerst wordt ook hier geopteerd voor de omschrijving “onrechtmatige daden [...] waardoor aan derden schade wordt berokkend” i.p.v. het lapidaire “handelingen”. De “verzuimen” worden niet speciaal in artikel 46, § 2 van de Zeewet vermeld, en worden ook hier niet overgenomen<sup>653</sup>. Het spreekt echter voor zich dat het voorgestelde artikel inhoudelijk ook de aansprakelijkheid wegens verzuimen viseert.

Een belangrijke wijziging is dat de voorgestelde bepaling het heeft over de gezagvoerder en niet over de kapitein. De reden is dat de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek ook is bedoeld om te gelden voor schepen aan boord waarvan het gezag niet in handen is van een kapitein, maar van een andere soort gezagvoerder. Ook artikel 46 van de Zeewet geldt overigens reeds voor

<sup>650</sup> Het moet dus niet per se om foutaansprakelijkheid gaan (vgl. *supra*, nr. 4.232 betreffende § 480 van het ontwerp van nieuw Duits wetboek).

<sup>651</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.298.

<sup>652</sup> Zie nogmaals *supra*, nr. 4.282.

<sup>653</sup> Vgl. reeds *supra*, nr. 4.190.

dergelijke vaartuigen, wat het gebruik van de term “kapitein” ongelukkig maakt<sup>654</sup>. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is het begrip gezagvoerder uitdrukkelijk gedefinieerd (art. 5.1, 3°).

Het in artikel 46, § 2 gebruikte woord “burgerlijk” wordt geschrapt. Dit aspect wordt opgevangen door het hierboven toegelichte artikel 4.20, § 1, 7°.

**4.322.** In principe is de scheepseigenaar ook aansprakelijk voor fouten die de kapitein pleegt bij het uitoefenen van zijn publiekrechtelijke taken. Bij die gelegenheid blijft de kapitein wezenlijk aangestelde van de eigenaar of reder, en komt de overheid *de facto* niet tussen. Een uitzondering geldt echter het niet verlenen van hulp als bedoeld in artikel 8, derde lid van het Aanvaringsverdrag 1910 en artikel 10.3 van het Bergingsverdrag 1989, in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen onder artikel 8.13, derde lid resp. artikel 8.25, § 2.

#### B.6. ARTIKEL 4.25. DADEN VAN AANGESTELDEN

##### A) WETTEKST

**4.323.**

#### ***Artikel 4.25. Daden van aangestelden***

**§ 1. De scheepseigenaar is aansprakelijk voor:**

**1° de in de uitoefening van hun scheepsdienst gestelde onrechtmatige daden van de in zijn dienst tewerkgestelde schepelingen waardoor aan derden schade wordt berokkend;**  
**2° de in dienst van het schip gestelde onrechtmatige daden van de andere, desgevallend slechts tijdelijke, aangestelden van de scheepseigenaar of de reder waardoor aan derden schade wordt berokkend.**

**§ 2. Onverminderd de bijzondere bepalingen betreffende de betrokken dienstverlening, is de scheepseigenaar aansprakelijk voor de onrechtmatige daden van de verstrekkers van loods-, sleep- en vast- en losmaakdiensten en diens personeelsleden waardoor aan derden schade wordt berokkend.**

**Het vorige lid is niet van toepassing wanneer de dienstverstrekker de leiding van de vaarmanoeuvres heeft.**

##### B) TOELICHTING

**4.324.** De voorgestelde bepaling is een herformulering, in een gewijzigde formulering, van de regel die thans vervat ligt in artikel 46, § 3 van de Zeewet. De nieuwe bepaling strekt er in wezen toe het bestaande recht te bevestigen, maar meteen ook om dit te preciseren.

**4.325.** Dat de scheepseigenaar aansprakelijkheid draagt voor de fouten van de bemanning en andere aangestelden, wordt als uitgangspunt bevestigd. Dit beschermt de derde-schadelijders, die in de persoon van de scheepseigenaar een gemakkelijk traceerbare en doorgaans solvabele debiteur vinden. Anders dan in een aantal andere landen, wordt de aansprakelijkheid in geval van rompbevrachting niet naar de rompbevrachter verschoven. Anderzijds doet de (mede-

---

<sup>654</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.216.

) aansprakelijkheid van de scheepseigenaar aan de eigen, gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de aansteller – bijv. de rompbevrachter – geen afbreuk<sup>655</sup>.

**4.326.** Ten opzichte van de vigerende tekst van de Zeewet worden ook hier enkele tekstwijzigingen voorgesteld.

Enkele ervan liggen in lijn met de hierboven reeds toegelichte redactionele veranderingen. Zo werd ook in deze bepaling het in artikel 46, § 3 van de Zeewet gebruikte woord “burgerlijk” geschrapt<sup>656</sup>.

**4.327.** In § 1, 1° wordt, in lijn met de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek ingevoerde terminologie, gewaagd van de “schepelingen” i.p.v. de “bemanning”. Dit laatste begrip is in de Zeewet niet gedefinieerd. Het begrip “schepeling” daarentegen is in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek omschreven in het elders toegelichte artikel 5.1, 2°. In lijn met het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 betreft het eenieder die voor de dienst aan boord is tewerkgesteld<sup>657</sup>. De hier besproken aansprakelijkheidsregeling betreft echter alleen de schepelingen die rechtstreeks in dienst zijn van de scheepseigenaar zelf.

**4.328.** Voorts wordt in § 1, 2° de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor *andere* aangestelden dan de in zijn dienst staande schepelingen gepreciseerd.

De aansprakelijkheid geldt slechts voor “de in dienst van het schip gestelde onrechtmatige daden van de andere, desgevallend slechts tijdelijke, aangestelden van de scheepseigenaar of de reder waardoor aan derden schade wordt berokkend”.

De formulering maakt duidelijk dat de scheepseigenaar aansprakelijk blijft wanneer de aangestelde niet in zijn eigen dienst, maar in deze van de reder optreedt, zoals dat laatste begrip in artikel 4.1, 2° is gedefinieerd.

De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wordt meteen tot deze gevallen beperkt. Het moet m.a.w. gaan om aangestelden die daadwerkelijk, *rechtstreeks* in dienst van de scheepseigenaar of de reder werkzaam zijn. De aangestelden van door de scheepseigenaar of de reder gebezigde hulppersonen of door hem gecontracteerde dienstverleners of leveranciers – zoals een goederenbehandelaar, een scheepshersteller of een brandstoffen- of levensmiddelenleverancier – worden hier niet door gevat. Voor de daden van deze aangestelden blijft alleen de betrokken aansteller aansprakelijk. In het ontwerp van nieuw Duits maritiem wetboek wordt voorgesteld om de scheepseigenaar wél aansprakelijk te maken voor bijv. werknemers van zelfstandige stuwadoors<sup>658</sup>. In het licht van de hierboven gemaakte analyse van het Belgische zeerecht en de nood aan een betere aflijning van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geopteerd voor een andere regeling. Deze moet ook worden gezien tegen de achtergrond van de wettelijke afschaffing van de leer vervat in het stuwadoorarrest en de invoering van een rechtstreeks vorderingsrecht van de ladingbelanghebbende tegen de goederenbehandelaar. Deze ingrepen zijn uitgewerkt in het elders toegelichte Hoofdstuk 4 van Titel 5<sup>659</sup>.

---

<sup>655</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.298.

<sup>656</sup> Zie daarover *supra*, nr. 4.321.

<sup>657</sup> Zie nader Blauwboek 5.

<sup>658</sup> Zie *supra*, nr. 4.232.

<sup>659</sup> Zie Blauwboek 7.

Evenmin wordt beoogd de scheepseigenaar aansprakelijk te maken voor daden van aan boord ingescheepte militairen of van passagiers<sup>660</sup>. Nog minder is de scheepseigenaar aansprakelijk voor de onrechtmatige daden gepleegd door aan boord werkzame zelfstandige exploitanten (bijv. de restaurateur of het kapsalon aan boord van een passagiersschip, en diens aangestelden, of de op zelfstandige basis werkzame scheepsdokter). Ingevolge het hierboven reeds toegelichte artikel 4.20 blijft echter het gemeen aansprakelijkheidsrecht toepassing vinden, waaronder de regels m.b.t. gelegenheidsaanstelling. De voorgestelde bepaling impliceert evenmin aansprakelijkheid van de eigenaar of “reder” van een plezierjacht voor daden van zijn aan boord ingescheepte vrienden, tenzij die ook als “aangestelden” zouden zijn te beschouwen.

De voorgestelde wettekst eist ook dat het moet gaan om onrechtmatige daden gesteld “in dienst van het schip”. Daden van de betrokken aangestelden die niets te maken hebben met het gebruik of de exploitatie van het schip, bijv. een elders in de haven door een schepeling gepleegde diefstal, moeten buiten beschouwing blijven.

Of de daden van de betrokken aangestelden, naast de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, ook deze van de werkgever en/of deze van de gelegenheidsaansteller in het gedrang doen komen, moet worden uitgemaakt aan de hand van het gemeen aansprakelijkheidsrecht m.b.t. situaties van gelegenheidsaanstelling, dat ter zake echter niet vast gevestigd lijkt.

**4.329.** In § 2 wordt nader ingegaan op de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de verstrekkers van zgn. technisch-nautische diensten (loodsen, slepen en vast- en losmaken)<sup>661</sup>. De bepaling beoogt in wezen bestaand recht te bevestigen. De formulering is echter aangepast.

Vooreerst wordt, anders dan in artikel 46, § 3 van de Zeewet, niet meer uitsluitend over de loods gesproken, maar ook over de andere technisch-nautische dienstverleners. Een onderscheid ware immers moeilijk te verantwoorden.

Ten tweede werd gezocht naar een regeling die correct balanceert op de grenslijn tussen de federale en de gewestelijke bevoegdheid. Zoals hierboven toegelicht, zijn de Gewesten bevoegd voor de regelgeving betreffende het loodsen, wat o.m. impliceert dat zij de rechtspositie van de loods aan boord van het schip bepalen<sup>662</sup>. Anderzijds behoort de regeling van de (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, als regel van handels- en inz. zeerecht, tot de exclusieve bevoegdheid van de federale wetgever<sup>663</sup>. Daarom wordt in de voorgestelde regeling geopteerd voor een generieke regeling omtrent de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor fouten van technisch-nautische dienstverleners, die echter moet wijken voor eventuele andersluidende regelingen in de organieke regelgeving betreffende de betrokken individuele lokale dienstverleners, die ook de eigen aansprakelijkheid van deze dienstverleners en de betrokken personeelsleden kunnen regelen<sup>664</sup>. Hierbij wordt niet beoogd een verkapt stelsel van concurrerende bevoegdheden in te voeren. Wel wordt gepoogd de uitoefening van de elkaar onvermijdelijk inhoudelijk rakende bevoegdheden goed te laten harmoniëren.

Voorts wordt in de voorgestelde bepaling niet meer gesuggereerd dat de loods een aangestelde van de scheepseigenaar zou zijn.

---

<sup>660</sup> Zie daarover reeds *supra*, nr. 4.201.

<sup>661</sup> Het begrip technisch-nautische diensten werd gebruikt in de opeenvolgende voorstellen voor een Europese Havendienstentrichtlijn, waar het eveneens de drie hier genoemde diensten omvatte.

<sup>662</sup> Zie *supra*, nr. 4.200.

<sup>663</sup> Zie in het algemeen Blauwboek 1, 56, nr. 1.34.

<sup>664</sup> Uiteraard wordt evenmin afbreuk gedaan aan de contractuele of reglementaire voorwaarden die de relatie tussen de dienstverlener en de afnemer van de dienst regelen.

**4.330.** In het tweede lid van § 2 wordt gespecificeerd dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar ophoudt wanneer bijv. de sleepdienst of de loods de leiding van de operaties heeft. In de praktijk zal dit slechts uitzonderlijk voorkomen. Overigens moet in dit verband ook rekening worden gehouden met de elders toegelichte regeling betreffende de aansprakelijkheid bij aanvaring<sup>665</sup>.

#### B.7. ARTIKEL 4.26. AANSPRAKELIJKHEID NA EIGENDOMSOVERDRACHT

##### A) WETTEKST

**4.331.**

##### ***Artikel 4.26. Aansprakelijkheid na eigendomsoverdracht***

**Na eigendomsoverdracht blijft de aansprakelijkheid rusten op hem die scheepseigenaar was op het ogenblik waarop de onrechtmatige daad werd gesteld of de verbintenis tot stand kwam.**

##### B) TOELICHTING

**4.332.** Met het oog op de rechtszekerheid codificeert de voorgestelde bepaling een thans reeds geldende zienswijze<sup>666</sup>.

#### B.8. ARTIKEL 4.27. GEHOUDENHEID *IN SOLIDUM*

##### A) WETTEKST

**4.333.**

##### ***Artikel 4.27. Gehoudenheid in solidum***

**Ingeval naast de op grond van de voorgaande artikelen aansprakelijke scheepseigenaar een andere persoon voor dezelfde verbintenissen instaat of voor dezelfde schade aansprakelijk is, zijn de scheepseigenaar en deze andere persoon *in solidum* aansprakelijk.**

##### B) TOELICHTING

**4.334.** Met het oog op de bevordering van de rechtszekerheid expliciteert de voorgestelde bepaling een bestaande, thans vrij algemeen aanvaarde regel<sup>667</sup>. Hoewel de aansprakelijkheid *in solidum* als dusdanig een jurisprudentiële constructie is, wordt zij hier in een wettekst geconsacreerd<sup>668</sup>. De betekenis ervan staat weliswaar niet volledig, maar toch voldoende vast, zodat geen nadere omschrijving noodzakelijk is. Het is niet wenselijk de contouren van de aansprakelijkheid *in solidum* in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek te gaan (her)definiëren.

---

<sup>665</sup> Zie Blauwboek 8.

<sup>666</sup> Zie *supra*, nr. 4.189.

<sup>667</sup> Zie *supra*, nr. 4.185.

<sup>668</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.280.

A) WETTEKST

4.335.

***Artikel 4.28. Verhaalsrecht***

**De scheepseigenaar die op grond van de artikelen 4.23, 4.24 of 4.25 werd veroordeeld kan verhaal uitoefenen tegen de aansprakelijke schadeveroorzaker en de aansprakelijke reder, die tegenover hem *in solidum* gehouden zijn.**

**Het voorgaande lid geldt onverminderd het eigen verhaalsrecht van de reder.**

B) TOELICHTING

**4.336.** De voorgestelde bepaling bevestigt eveneens een thans algemeen aangenomen, maar niet in de Zeewet geëxpliciteerde regel i.v.m. het regresrecht<sup>669</sup>.

Deze regel wordt echter uitgebreid in die zin dat de scheepseigenaar, naast de werkelijke schadeveroorzaker, ook steeds de reder kan aanspreken, in wiens handen per definitie de reële zeggenschap over het schip ligt (zie nogmaals art. 4.1, 3°). Deze oplossing is een verzachting, t.v.v. de scheepseigenaar, van de niet-opname in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek van een – in andere landen nochtans gangbare – regel die de aansprakelijkheid in geval van rompbefrachtiging verschuift van de eigenaar naar de rompbefrachter. Onder de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek kan de derde zich, ook in geval van overdracht van het rederschap, steeds tot de geregistreerde eigenaar blijven wenden, maar deze laatste vindt in het wetboek een – zij het suppletief – regresrecht tegen de reder.

---

<sup>669</sup> Zie *supra*, nr. 4.187.



## 5. ALGEMENE BEPERKING

### A. HUIDIGE REGELING

#### A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

**4.337.** De basisregels inzake de algemene of globale beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar op basis van de tonnage van het schip zijn neergelegd in de hierboven<sup>670</sup> reeds in extenso aangehaalde artikelen 47 t.e.m. 54 van de Zeewet.

Artikel 47, § 1, eerste lid van de Zeewet bepaalt dat de scheepseigenaar, onder voorbehoud van het bepaalde in de paragrafen 2 en 3 van dat artikel, zijn aansprakelijkheid kan beperken overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, hieronder “LLMC-Verdrag” genoemd. Het tweede lid van dezelfde bepaling voegt hieraan toe dat de toepassing van artikel 2, § 1, letters d en e van het LLMC-Verdrag uitgesloten is.

Artikel 47, § 4 van de Zeewet stipuleert dat de hulpverlener die niet vanaf een schip optreedt of enkel optreedt aan boord van het schip waaraan of ten opzichte waarvan hulp- of bergingsdiensten worden geleverd, zijn aansprakelijkheid kan beperken tot het bedrag vastgesteld in artikel 6, § 4 van het LLMC-Verdrag.

De eveneens reeds aangehaalde artikelen 48 t.e.m. 53 van de Zeewet, die verdeeld zijn over drie afzonderlijke Afdelingen, regelen de procedure voor de vorming van het beperkingsfonds.

Overeenkomstig het hierboven evenzo aangehaalde<sup>671</sup> artikel 54 van de Zeewet moeten de termen “scheepseigenaar” en “hulpverlener” worden verstaan in de betekenis die ze hebben in artikel 1, 2° en 3° van het LLMC-Verdrag. Het begrip “scheepseigenaar” wordt in artikel 1.2 van het LLMC-Verdrag gedefinieerd als “de eigenaar, de bevrachter en de beheerder van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd”. Artikel 1.3 van het LLMC-Verdrag omschrijft het begrip “hulpverlener” (niet “redder” zoals in de aanvankelijk door België gepubliceerde Nederlandse vertaling<sup>672</sup>) als “iedere persoon die diensten heeft bewezen rechtstreeks verband houdende met hulpverleningswerkzaamheden”<sup>673</sup>.

**4.338.** Het voornoemde LLMC-Verdrag werd goedgekeurd door de hierboven reeds vermelde<sup>674</sup> Wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart (art. 1, c)).

---

<sup>670</sup> Zie *supra*, nr. 45.

<sup>671</sup> Zie ook reeds *supra*, nr. 10.

<sup>672</sup> Zie het erratum in BS 8 december 1990 en verder *infra*, nr. 4.347.

<sup>673</sup> Hetzelfde lid voegt hieraan toe dat hulpverleningswerkzaamheden mede werkzaamheden bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d, e en f omvatten. Het betreft meer bepaald het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden (d)), het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip (e)) en maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit Verdrag kan beperken, alsmede verdere door zulke maatregelen veroorzaakte schade (f)).

<sup>674</sup> Zie *supra*, nr. 4.170.

Inmiddels is België gebonden door het LLMC-Protocol van Londen van 2 mei 1996 (verder “LLMC-Protocol 1996”), waarmee werd ingestemd bij Wet van 10 september 2009<sup>675</sup>. België heeft het oorspronkelijke LLMC-Verdrag 1976 opgezegd<sup>676</sup>. Dientengevolge is België gebonden door het LLMC-Verdrag 1996 tegenover andere Staten die Partij zijn bij het LLMC-Protocol 1996, maar is het niet gebonden door de bepalingen van het LLMC-Verdrag 1976 tegenover Staten die enkel partij zijn bij het LLMC-Verdrag 1976 (art. 9.2 LLMC-Protocol 1996).

**4.339.** Hierboven<sup>677</sup> werd eveneens reeds uiteengezet dat het toepassingsgebied van de hier aan de orde zijnde artikelen 47 t.e.m. 54 van de Zeewet door artikel 10 van de Wet van 11 april 1989 is uitgebreid tot “de zeegaande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar van die vaartuigen is” en “tot de zeegaande vaartuigen ingezet voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek”.

Tevens bepaalt artikel 11 van voornoemde Wet van 11 april 1989:

*Voor de toepassing van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, op de zeegaande vaartuigen waarvan de brutotonnenmaat minder bedraagt dan 300, bepaalt de Koning:*

*1° de categorieën van die vaartuigen;*

*2° het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.*

Van deze bevoegdheid heeft de Koning gebruik gemaakt in het Koninklijk Besluit van 24 november 1989 “betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart”<sup>678</sup> (hieronder: Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit”). Artikel 4 van dit Besluit luidt:

*§ 1. Voor de zeegaande vaartuigen waarvan de brutotonnenmaat minder bedraagt dan 300, zijn de aansprakelijkheidsgrenzen degene die door artikel 6, 1, a (i) en b (i) van het verdrag van 1976 betreffende de beperking van aansprakelijkheid inzake zeevorderingen worden vastgesteld.*

*§ 2. De eigenaar van een zeegaand vaartuig dat niet onderworpen is aan het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen 1969 kan voor de toepassing van de artikelen 12 tot en met 18 van de wet vermeld in het tweede lid van § 1, zijn aansprakelijkheid beperken tot de waarde van zijn vaartuig op het ogenblik van de schadeverwekkende gebeurtenis, met een minimum evenwel van 375 000 EUR.*

**4.340.** Met betrekking tot de binnenvaart weze hier nogmaals<sup>679</sup> het integrale artikel 273 van de Zeewet aangehaald:

*§ 1. Onder voorbehoud van de §§ 2 tot 4 zijn van toepassing op de binnenvaartuigen en op de vaartuigen en drijvende tuigen door de Koning daarmede gelijkgesteld:*

*1° de artikelen 1 tot en met 15, behalve artikel 6, § 5, van het Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid voor zeevorderingen, gesloten te Londen op 19 november 1976, verder LLMC-Verdrag genoemd.*

---

<sup>675</sup> W. 10 september 2009 houdende instemming met het Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, gedaan te Londen op 2 mei 1996 (BS 28 december 1996).

<sup>676</sup> Deze opzegging had uitwerking met ingang van 1 november 2010 (BS 28 december 2009, Ed. 3).

<sup>677</sup> Zie nogmaals *supra*, nr. 4.170.

<sup>678</sup> K.B. 24 november 1989 betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart (BS 1 december 1989, err. 8 december 1990).

<sup>679</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.171.

*Art. 2, § 1, litterae d en e, van het LLMC-Verdrag is van toepassing op de binnenvaartuigen en de daarmee gelijkgestelde vaartuigen en drijvende tuigen.*

*2° De artikelen 46, 48 tot 58 en 67 van dit Boek.*

*3° De artikelen 12 tot 14, 16 en 17 van de wet houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart.*

*§ 2. Voor de toepassing van § 1 wordt het begrip schip, waar het voorkomt in de aangeduide artikelen, vervangen door "binnenvaartuig".*

*§ 3. De aansprakelijkheidsgrenzen vermeld in de artikelen 6, §§ 1 en 4 en 7 van het LLMC-Verdrag, en de grondslag van de berekening van de aansprakelijkheidsbeperking worden vastgesteld door de Koning. De Koning is bevoegd om deze gegevens te allen tijde aan te passen, rekening houdend met de economische toestand.*

*§ 4. De vorderingen vermeld in artikel 2, § 1, litterae d en e van het LLMC-Verdrag omvatten mede de vorderingen van de overheid wegens de maatregelen en verrichtingen vermeld in artikel 14 van de wet vermeld in § 1, 3°.*

De artikelen 1 t.e.m. 3 van het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit omschrijven de vaartuigen die met binnenvaartuigen worden gelijkgesteld en stellen voor deze vaartuigen de aansprakelijkheidsgrenzen vast. Deze artikelen luiden als volgt:

#### **Artikel 1**

*§ 1. Worden voor de toepassing van de artikelen 2 en 3 met binnenvaartuigen gelijkgesteld voor zover zij enkel op de binnenwateren worden gebruikt:*

*1° de volgende soorten vaartuigen:*

- vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar ervan is;*
- vaartuigen aangewend voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek;*
- draagvleugelboten;*
- veerponten;*
- duwboten;*

*2° drijvende tuigen als baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard.*

*§ 2. Zijn geen vaartuigen of drijvende tuigen in de zin van paragraaf 1: de zeilplanken en andere tuigen voor strandvermaak of waterrecreatie.*

*§ 3. Voor de toepassing van paragraaf 1 worden als binnenwateren beschouwd de wateren vermeld in het eerste lid van artikel 5 van het Verdrag inzake de territoriale zee en de aangrenzende zone gesloten te Genève op 29 april 1958, alsmede de wateren behorend tot de havens, die worden omschreven door het politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust.*

*§ 4. Binnenvaartuigen en daarmee gelijkgestelde vaartuigen worden in de artikelen 2 en 3 "vaartuigen" genoemd.*

*§ 5. Het Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid voor zeevorderingen, gesloten te Londen op 19 november 1976, wordt verder het LLMC verdrag genoemd.*

#### **Artikel 2**

*§ 1. Voor de toepassing van de eerste paragraaf van artikel 6 van het LLMC-verdrag worden de aansprakelijkheidsgrenzen en de grondslag voor de berekening van de aansprakelijkheidsbeperking voor andere vorderingen dan die genoemd in artikel 3 van dit besluit, en ontstaan uit eenzelfde voorval, als volgt vastgesteld:*

*a) met betrekking tot vorderingen terzake van dood of letsel:*

*(i) voor een vaartuig, niet bestemd tot het vervoer van goederen, in het bijzonder een passagiersschip: 250 EUR per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste diepgang;*

(ii) voor een vaartuig dat bestemd is voor het vervoer van goederen: 250 EUR per ton laadvermogen van het vaartuig;

(iii) voor een duw- of sleepboot: 870 EUR voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;

(iv) voor drijvende tuigen: hun waarde op het tijdstip van de schadeverwekkende gebeurtenis;

b) met betrekking tot alle andere vorderingen, de helft van de onder letter a) genoemde bedragen.

§ 2. De grenzen van de aansprakelijkheid van degene die hulp verleent aan een vaartuig of drijvend tuig en die daarbij geen werkzaamheden verricht vanaf een zee gaand schip, een vaartuig of een drijvend tuig, of die daarbij uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van dat vaartuig of drijvend tuig, worden berekend volgens een laadvermogen van 350 ton.

### Artikel 3

§ 1. Met betrekking tot vorderingen, voortkomend uit eenzelfde gebeurtenis, terzake van dood of letsel van passagiers van een vaartuig, beloopt de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar een bedrag van 136 500 EUR per hoofd, vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het vaartuig op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd.

Deze grenzen kunnen niet lager zijn dan (895 000 EUR) per vaartuig en kunnen niet hoger zijn dan de volgende bedragen:

a) 3 750 000 EUR voor vaartuigen met niet meer dan 100 passagiers;

b) 7 500 000 EUR voor vaartuigen met niet meer dan 180 passagiers;

c) 15 000 000 EUR voor vaartuigen met meer dan 180 passagiers.

§ 2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder "vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een vaartuig" verstaan, alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of namens een aan boord van dat vaartuig vervoerde persoon:

a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers, of

b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten.

**4.341.** Specifiek met betrekking tot de aansprakelijkheidsbeperking voor wrakopruiingskosten, dient tenslotte te worden gewezen op de artikel 18 van de Wet van 11 april 1989 (die, wat het desbetreffende Hoofdstuk betreft, hieronder ook wordt aangeduid als "Wrakkenwet"):

*De eigenaar van een zee gaand schip, die – op grond van artikel 16 – schuldenaar is van de betaling van de kosten, kan daarbij zijn aansprakelijkheid beperken tot de volgende bedragen:*

*1° Voor zijn schip van niet meer dan 500 ton: tot 370.000 EUR.*

*2° Voor zijn schip van meer dan 500 ton wordt het onder 1° vermelde bedrag vermeerderd met:*

*- 445 EUR per ton voor elke toename van de tonnenmaat met één ton van 501 tot en met 6 000 ton;*

*- 175 EUR per ton voor elke toename van de tonnenmaat met één ton van 6 001 tot 70 000 ton;*

*- 125 EUR voor elke toename van de tonnenmaat met één ton boven 70 000 ton.*

*De verzekeraar van voormelde eigenaar kan zich op dezelfde beperking beroepen.*

*De Koning is bevoegd om de voormelde bedragen ten allen tijde aan te passen, rekening houdend met de economische toestand.*

*De aansprakelijke eigenaar is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken als bewezen werd dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk zou uit voortvloeien.*

*Voor de toepassing van dit artikel wordt onder tonnenmaat verstaan, voor de zee gaande schepen onderworpen aan het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969: de brutotonnenmaat berekend overeenkomstig de voorschriften van meting, vervat in Bijlage I van dat Verdrag.*

*Voor de overige zee gaande schepen bepaalt de Koning de aansprakelijkheidsgrenzen alsmede de criteria en de grondslag van hun berekening.*

**4.342.** Wat de rechterlijke bevoegdheid m.b.t. aansprakelijkheidsbeperkingsprocedures betreft, moet rekening worden gehouden met enkele bepalingen opgenomen in het Gerechtelijk Wetboek (inz. art. 588, 9° en art. 627, 10°), welke hieronder worden toegelicht<sup>680</sup>.

## A.2. BEOORDELING

### A) ALGEMENE KRITIEK

#### - OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

**4.343.** Ofschoon de huidige wettelijke regeling van de beperking van aansprakelijkheid berust op de vrij algemeen gevolgde<sup>681</sup> internationale regeling van het LLMC-Verdrag, moet worden vastgesteld dat de desbetreffende nationale regelgeving gebreken vertoont.

Deze gebreken betreffen enerzijds de materiële regeling van de aansprakelijkheidsbeperking, anderzijds de regeling van de beperkingsprocedure.

I.v.m. de materiële regeling verdienen de volgende knelpunten aandacht:

- de wetgevingstechnisch slordige inwerking van het LLMC-Verdrag in het Belgisch recht;
- het gebrekkige nationale regime voor kleine zeeschepen en binnenschepen;
- het onduidelijke regime van beperking bij olieverontreiniging;
- de discutabele actiemogelijkheden voor de waterweg- en havenbesturen;
- de wrijving met de wetten betreffende de scheepsarbeidsovereenkomsten.

M.b.t. de procedurele regeling doen zich de volgende moeilijkheden voor:

- allerhande wetgevingstechnische gebreken en inz. de verwarrende indeling van de desbetreffende bepalingen van de Zeewet;
- de ontoereikende regeling van de aansprakelijkheidsbeperking zonder fondsvorming;
- de gebrekkige regeling van de fondsvormingsprocedure, inz. wat betreft het verstrekken van zekerheden;
- de gebrekkige regeling van de betwistingen betreffende de fondsvorming;
- de gebrekkige regeling van de vereffening van het beperkingsfonds;
- de inconsistentie van de regeling van de rechterlijke bevoegdheid m.b.t. de onderscheiden beperkingsfondsen.

Ten slotte bestaat onduidelijkheid over enkele IPR-aspecten.

Hieronder worden deze knelpunten achtereenvolgens toegelicht.

#### - WETGEVINGSTECHNISCH SLORDIGE INWERKING VAN HET LLMC-VERDRAG IN HET BELGISCH RECHT

**4.344.** In de Algemene Toelichting bij de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek werd ingegaan op de wijze waarop de Belgische wetgever privaatrechtelijke eenmakingsverdragen op het gebied van het scheepvaartrecht in het Belgische recht heeft ingewerkt. Aldaar werd genoteerd dat de Belgische werkwijze niet geheel consistent is en werd geargumenteed waarom

---

<sup>680</sup> Zie *infra*, nr. 4.392.

<sup>681</sup> Zie nader *infra*, nr. 4.400.

het verkieslijk is de materiële verdragsregelingen, ook binnen hun internationale geldingsbereik, woordelijk in het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen<sup>682</sup>.

Ingevolge deze optie moet ook het LLMC-Verdrag in het nieuwe wetboek worden opgenomen, en kan niet langer worden volstaan met een loutere verwijzing zoals in het huidige artikel 47, § 1 van de Zeewet. Deze innovatie sluit o.m. aan bij de eerder in Nederland gemaakte keuze om het – ook aldaar als rechtstreeks werkend beschouwde – LLMC-Verdrag, niettegenstaande de monistische strekking van het rechtstelsel, toch in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek over te nemen<sup>683</sup>. N.a.v. de inwerking in het nieuwe Belgische Scheepvaartwetboek van het LLMC-Verdrag past het te expliciteren dat België inmiddels gebonden is door het LLMC-Protocol van 1996.

**4.345.** N.a.v. de inwerking van het LLMC-Verdrag en het LLMC-Protocol 1996 dient gepaste zorg worden besteed aan een betere wetgevingstechnische werkwijze. De huidige redactie laat in talrijke opzichten te wensen over.

**4.346.** Een eerste feil betreft de nadere omschrijving van het toepassingsgebied van het LLMC-Verdrag wat het type schip betreft.

Het LLMC-Verdrag betreft in principe alleen de aansprakelijkheidsbeperking i.v.m. het “zeeschip” (“seagoing ship”). Dit laatste begrip wordt uitdrukkelijk in het Verdrag gebruikt (zie art. 1.2), maar er niet gedefinieerd. Ofschoon de Belgische rechtspraak wel eens anders tewerkgaat<sup>684</sup>, is het duidelijk dat het begrip zeeschip in de zin van het LLMC-Verdrag verdragsautonoom moet worden uitgelegd<sup>685</sup>, zonder gebruikmaking van nationale begrippen en categorieën.

Daaruit volgt dat het in de Belgische internrechtelijke definitie van het zeeschip ingebouwde winstoogmerkvereiste bij de uitlegging van het LLMC-Verdrag geen rol mag spelen. Door het hierboven aangehaalde artikel 10 van de Wet van 11 april 1989<sup>686</sup> heeft de Belgische wetgever verzekerd dat het LLMC-Verdrag ook toepassing kan vinden op niet-commerciële zeegaande schepen, m.n. overheidsschepen, pleziervaartuigen en vaartuigen voor wetenschappelijk onderzoek. Stevens merkt op dat de Belgische wetgever van de gebruikte term “vaartuig” geen omschrijving geeft en dat bepaalde zeegaande vaartuigen zoals schepen van milieuactivisten nog steeds niet onder het regime zijn gebracht<sup>687</sup>. Wetgevingstechnisch is de in de Wet van 11 april 1989 toegepaste werkwijze ongelukkig want, ten einde een correcte, verdragsconforme toepassing van het LLMC-Verdrag te verzekeren<sup>688</sup>, voert de nationale wetgever in feite nieuwe internrechtelijke concepten aan het Verdrag toe en gaat hij meteen over tot een ongeoorloofde nationale en bovendien ontoereikende wetgevende interpretatie van het Verdrag. De formulering in artikel 10 van voornoemde Wet luidens welke de toepassing van o.m. het LLMC-Verdrag tot een aantal niet-commerciële schepen wordt “uitgebreid”, is ongelukkig, want het LLMC-Verdrag geldt uit zichzelf reeds voor dergelijke vaartuigen.

Een bijkomend wetgevingstechnisch probleem is dat de beperking van aansprakelijkheid voor de niet-commerciële scheepvaart intransparant is geregeld en in feite nauwelijks hanteerbaar is. Naargelang het ja dan neen een zeegaand niet-commercieel vaartuig betreft, moet de

---

<sup>682</sup> Zie Blauwboek 1, 94 e.v., nrs. 1.86 e.v.

<sup>683</sup> Zie *infra*, nr. 4.465.

<sup>684</sup> Vgl. Stevens Bva, 63, nr. 133.

<sup>685</sup> I.v.m. verdragsautonome interpretatie, zie Blauwboek 1, 99-102, nr. 1.90 alsook Blauwboek 2.

<sup>686</sup> Zie *supra*, nr. 4.170.

<sup>687</sup> Stevens Bva, 65, nr. 135.

<sup>688</sup> Over de strekking van art. 10, zie *Parl.St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 536/1, 10.

rechtsonderhorige jongleren met de desbetreffende bepalingen in de Zeewet, de bovengenoemde Wet van 11 april 1989, het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit, de Staatsschepenwet en het Staatsschepenverdrag<sup>689</sup>.

In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek kan deze problematiek relatief eenvoudig worden opgelost. Enerzijds geldt als uitgangspunt dat het nieuwe wetboek geldt voor een erg breed omschreven categorie van schepen, die een nieuwe definitie krijgt (art. 3.1, 1<sup>o</sup>), waarin de al dan niet commerciële bestemming geen enkele rol speelt<sup>690</sup>. Verder volgt uit artikel 4 van het Staatsschepenverdrag 1926 dat Staten sowieso de beperking van aansprakelijkheid kunnen invoeren. Die regel is m.b.t. vreemde staatsschepen geëxpliciteerd in het elders voorgestelde artikel 2.21 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek<sup>691</sup>. Anderzijds dient i.v.m. het LLMC-Verdrag te worden bepaald dat de daaruit overgenomen bepalingen verdragsautonoom dienen te worden uitgelegd, wat in de context van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek overigens een algemeen geldend principe is<sup>692</sup>. Een en ander leidt ertoe dat het LLMC-regime in België ook voor overheidsschepen geldt, en dit zonder dat daartoe enige specifieke wetsbepaling nodig is.

**4.347.** Verder valt op dat de aanvankelijk in het Belgisch Staatsblad gepubliceerde Nederlandse vertaling van het LLMC-Verdrag het had over de “redder” als equivalent van de Engelstalige, authentieke “Salvor”, maar dat in een later in het Staatsblad gepubliceerd, doch niet in de officiële online-wetgevingsdatabank [www.juridat.be](http://www.juridat.be) verwerkt erratum<sup>693</sup> en ook in de bijhorende bepalingen van de Zeewet wordt gewaagd van de “hulpverlener” (art. 47, § 4)<sup>694</sup>. Zoals de Raad van State aangaf, is de term “redder” alleszins verkeerd<sup>695</sup>. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt bewust gekozen voor de term “berger”<sup>696</sup>. Verder verklaart artikel 47, § 1 van de Zeewet dat de “scheepseigenaar” zijn aansprakelijkheid kan beperken, maar vermeldt het – anders dan het LLMC-Verdrag (art. 1.1) – niet dat deze mogelijkheid ook bestaat in hoofde van de berger (of, in de huidige terminologie, de “hulpverlener”). Artikel 47, § 4 vermeldt dan weer wel de specifieke beperkingsmogelijkheid ten gunste van “[d]e hulpverlener die niet vanaf een schip optreedt of enkel optreedt aan boord van het schip waaraan of ten opzichte waarvan hulp- of bergingsdiensten worden verleend”. Stevens schrijft terecht dat de wetgever hier een steek heeft laten vallen<sup>697</sup>.

**4.348.** Terecht attendeerde Stevens op de ongelukkige redactie van artikel 47, § 3 van de Zeewet, dat bepaalt dat de vervoerder van passagiers en hun reisgoed over zee zijn aansprakelijkheid kan beperken overeenkomstig het Passagiersvervoeroverdrag 1974, “en desgevallend van de artikelen 7, 8, 9 § 2, 10 tot 13 en 15 § 1, van het LLMC-Verdrag”. In de mate dat de vervoerder reeds beperkingsgerechtigd is onder het LLMC-Verdrag, is deze laatste precisering overbodig, en ook misleidend, want uiteraard zijn dan *alle* bepalingen van laatstgenoemd verdrag van toepassing<sup>698</sup>. De vraag of de Belgische wetgever beoogde ook andere passagiersvervoerders toch een beperkingsrecht onder het LLMC-Verdrag toe te kennen<sup>699</sup>, moet ongetwijfeld ontkennend worden beantwoord.

---

<sup>689</sup> Zie nader *infra*, nr. 4.352 m.b.t. binnenvaartuigen, alsook Blauwboek 2 m.b.t. overheidsvaartuigen.

<sup>690</sup> Zie over dat laatste Blauwboek 1, 180, nr. 1.217 alsook Blauwboek 2 en Blauwboek 3.

<sup>691</sup> Zie Blauwboek 2.

<sup>692</sup> Zie nogmaals Blauwboek 2.

<sup>693</sup> BS 8 december 1990.

<sup>694</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.337. In het Frans is consequent sprake van de “assistant”.

<sup>695</sup> *Parl.St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 536/1, 27, vn. 1; zie ook Stevens Bva, 53, nr. 115.

<sup>696</sup> Zie Blauwboek 8.

<sup>697</sup> Stevens Bva, 55, nr. 116.

<sup>698</sup> Stevens Bva, 209, nr. 391.

<sup>699</sup> *Ibid.*

**4.349.** Voorts dient van de actualisering van de Belgische wetgeving gebruik worden gemaakt om de Belgische invulling van de door het LLMC-Verdrag uitdrukkelijk toegewezen nationale beleidsruimte te heroverwegen. In dit verband zal hieronder afzonderlijk aandacht worden besteed aan het regime voor schepen van minder dan 300 ton<sup>700</sup>, dat voor binnenschepen<sup>701</sup>, de actiemiddelen van de overheid<sup>702</sup>, de uitsluiting uit het toepassingsgebied van personen en schepen uit niet-Verdragsstaten<sup>703</sup> en van nationale situaties<sup>704</sup>, de uitsluiting van beperking van vorderingen i.v.m. wrakkenruiming<sup>705</sup> en vorderingen van ondergeschikten<sup>706</sup> en de verplichting tot fondsvorming<sup>707</sup>.

**4.350.** Wat enkele door het LLMC-Verdrag aan de nationale discretie overgelaten aspecten betreft, dringen zich geen wijzigingen op.

Art. 15.4, eerste lid van het LLMC-Verdrag bepaalt dat de rechtbanken van de Verdragstaten het Verdrag niet toepassen

*op schepen die zijn gebouwd of verbouwd voor en gebruikt worden bij boringen:*  
*a. wanneer die Staat krachtens zijn nationale wetgeving een hogere aansprakelijkheidsgrens heeft vastgesteld dan is bepaald in artikel 6; of*  
*b. wanneer die Staat partij is geworden bij een internationaal verdrag dat het stelsel van aansprakelijkheid met betrekking tot zulke schepen regelt.*

België heeft geen specifieke wetgeving in dit verband en het bedoelde verdrag is niet tot stand gekomen<sup>708</sup>. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek lijken zich in dit verband vooralsnog geen innovaties op te dringen.

Luidens zijn artikel 15.5 is het LLMC-Verdrag niet van toepassing op:

*a. luchtkussenvaartuigen;*  
*b. drijvende platforms, die zijn gebouwd ter exploratie of exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van de zeebodem of van de ondergrond daarvan.*

Ofschoon het LLMC-Verdrag dit zelf niet expliciteert, belet deze bepaling de Verdragstaten niet om voor deze tuigen in hun nationale wetgeving toch een mogelijkheid tot aansprakelijkheidsbeperking in te voeren<sup>709</sup>. Wat dit aspect betreft gebiedt de consistentie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek dat de bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsbeperking mede gelden voor de luchtkussenvaartuigen en de drijvende platforms die voldoen aan de nieuwe nationale definitie van het begrip schip<sup>710</sup>. Tegelijk versterkt deze ingreep enigermate de positie van België als forum.

---

<sup>700</sup> Zie *infra*, nrs. 4.351 e.v.

<sup>701</sup> Zie *ibid.*

<sup>702</sup> Zie *infra*, nr. 4.355.

<sup>703</sup> Zie *infra*, nr. 4.394.

<sup>704</sup> Zie *infra*, nr. 4.395.

<sup>705</sup> Zie *infra*, nr. 4.522.

<sup>706</sup> Zie *infra*, nrs. 4.356 e.v.

<sup>707</sup> Zie *infra*, nr. 4.366.

<sup>708</sup> Stevens Bva, 71, nr. 146.

<sup>709</sup> Stevens Bva, 72, nr. 147.

<sup>710</sup> Zie Blauwboek 3.



**4.351.** Artikel 15.2 van het LLMC-Verdrag bepaalt:

*Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan door middel van uitdrukkelijke bepalingen in zijn nationale wet het stelsel van beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op schepen, die:*

- a. volgens de wet van die Staat schepen zijn welke zijn bestemd voor de vaart op de binnenwateren;*
- b. schepen zijn van een geringere inhoud dan 300 ton.*

*Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag en die gebruik maakt van de in dit lid gegeven bevoegdheid, stelt de depositaris in kennis van de aansprakelijkheidsgrenzen die in zijn nationale wetgeving zijn vastgesteld, dan wel van het feit dat er geen aansprakelijkheidsgrenzen zijn vastgesteld.*

**4.352.** De Belgische wettelijke regeling van de beperking van aansprakelijkheid van de eigenaar van een binnenschip is onoverzichtelijk, intrinsiek slordig en verouderd.

Ingevolge het zonet aangehaalde artikel 15.2, eerste lid van het LLMC-Verdrag kan de Belgische wetgever de beperkingsregeling vaststellen voor schepen die volgens de Belgische wet “schepen zijn welke zijn bestemd voor de vaart op de binnenwateren”. De nadere definitie van het binnenschip wordt door de aangehaalde verdragstekst dus expliciet aan de nationale wetgever overgelaten.

Bij zijn toetreding verklaarde België dat het het LLMC-Verdrag ook zou toepassen op de binnenvaart<sup>711</sup>.

Desalniettemin is de Belgische interne regelgeving ter zake onoverzichtelijk. Dit is het resultaat van de samenballing in artikel 273 van de Zeewet van een veelheid aan hermetisch geformuleerde afwijkingen van het regime voor zeeschepen en van een delegatie van regelgevingsbevoegdheid aan de Koning, waardoor in hoofde van de rechtsonderhorige een ingespannen puzzelwerk met bepalingen wordt verondersteld, met name met de artikelen van de Zeewet voor zeeschepen, de afwijkingen ervan voor de binnenvaart, het LLMC-Verdrag, waarvan sommige bepalingen buiten toepassing zijn verklaard<sup>712</sup> en andere in een aangepaste versie moeten worden gelezen<sup>713</sup>, de Wet van 11 april 1989 en het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit. De opname van enkele fundamentele bepalingen over de toepassingsgebied van de beperkingsregeling in laatstgenoemd besluit en niet in de wet is sowieso bekritiseerbaar.

De slordigheid van de wettelijke regeling van de beperking van aansprakelijkheid van de eigenaar van een binnenschip blijkt vooreerst uit het gebruik in artikel 273, § 1 en 2 van de Zeewet van de term “binnenvaartuig”, die elders niet in de Zeewet wordt aangewend, en die ook nergens is gedefinieerd. Wat het eventuele onderscheid is met het in artikel 271 van de Zeewet gedefinieerde begrip “binnenschip” wordt in de wettekst niet verduidelijkt<sup>714</sup>. Lezing van de Franse wettekst compliceert de toestand alleen maar: hier heeft de begripsomschrijving van artikel 271 het over “bateaux d’intérieur” terwijl in de navolgende artikelen wordt gesproken over “bateaux de navigation intérieure”, behalve in het hier besproken artikel 273, waar het, evenmin gepaard gaande met verdere uitleg, gaat over “bâtiments de navigation intérieure”, en in artikel 275, waar

---

<sup>711</sup> Stevens Bva, 47, nr. 98.

<sup>712</sup> Inz. de definitie van tonnage in art. 6.5 LLMC.

<sup>713</sup> Inz. de in art. 6 LLMC vervatte aansprakelijkheidsgrenzen, waarbij opvalt dat art. 273, § 3 Zeewet niet, zoals men logischerwijze zou verwachten, aanvangt met te melden dat de grenzen voor zeeschepen niet van toepassing zijn.

<sup>714</sup> Zie reeds *supra*, nrs. 4.216 en 4.346 en ook Blauwboek 3.

het begrip “bateaux” *tout court* wordt gebezigd. Dit alles rijpt des te meer nu het aangehaalde artikel 15.2 van het LLMC-Verdrag veronderstelt dat de nationale wetgever van “schepen zijn welke zijn bestemd voor de vaart op de binnenwateren” een definitie geeft. Ondanks de opeenstapeling van bepalingen doet de Belgische wetgever dat niet. Het probleem van de beperkende definitie van het binnenschip van artikel 271 van de Zeewet, die in de context van de aansprakelijkheidsbeperking in feite niet relevant is, ware destijds beter opgelost geweest door als uitgangspunt consequent de gekende term “binnenschip” te blijven gebruiken en vervolgens, bij wet of uitvoeringsbesluit, een definitieve correctie (meer bepaald een uitbreiding) aan te brengen.

Verder kan de tekst van het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit leiden tot verwarring rond het precieze statuut van bepaalde zeegaande vaartuigen die worden vermeld in het hierboven reeds besproken<sup>715</sup>, corresponderende maar desalniettemin enigszins verschillend geredigeerde artikel 10 van de Wet van 11 april 1989. Artikel 1, § 1 van het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit – dat in deze mede is geïnspireerd door artikel 1.2, b) van het CLNI-Verdrag – stelt “voor de toepassing van de artikelen 2 en 3” ervan met “binnenvaartuigen” gelijk, “voor zover zij enkel op de binnenwateren worden gebruikt”:

*1° de volgende soorten vaartuigen:*

- *vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar ervan is;*
- *vaartuigen aangewend voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek;*
- *draagvleugelboten;*
- *veerponten;*
- *duwboten;*

*2° drijvende tuigen als baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard.*

De formuleringen van beide bedoelde regelingen vertonen, naast eerder onbeduidende verschillen (bijv. “ingezet voor” tegenover “aangewend voor”), de opvallende discrepantie dat draagvleugelboten, veerponten, duwboten en drijvende tuigen als baggermolens, kranen, elevatoren en “alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard” die uitsluitend op de binnenwateren worden gebruikt met binnenvaartuigen worden gelijkgesteld, wat aanleiding zou kunnen geven tot een *contrario*-redenering dat dergelijke tuigen die *niet* uitsluitend op de binnenwateren worden gebruikt, bij gebrek aan een analoge regelgevende gelijkstelling, niet als zeevaartuigen in de zin van artikel 10 van de Wet van 10 april 1989 (en dus van artikel 47 van de Zeewet en uiteindelijk van het LLMC-Verdrag) zijn te beschouwen. Men zou m.a.w. kunnen argumenteren dat de uitdrukkelijk voor binnenvaartuigen ingevoerde gelijkstelling, in combinatie met het ontbreken van een gelijkaardige gelijkstelling m.b.t. de zeevaart, aanduidt dat de betrokken bijzondere tuigen, zo zij op zee worden gebezigd, niet onder het regime voor de zeeschepen vallen. Voor deze, ingevolge de formulering van de bepalingen voor de hand liggende interpretatie is echter geen *ratio* te bedenken; wellicht is ze overigens nooit door de regelgever beoogd en bovendien zou ze niet verdragsconform zijn.

Bovenop deze mogelijke verwarring moet natuurlijk worden vastgesteld dat de vermelde draagvleugelboten, veerponten en duwboten, alsmede “drijvende tuigen als baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard” reeds vallen onder de definitie van het binnenschip vervat in artikel 271 van de Zeewet, zodat de hele precisering in feite nutteloos is<sup>716</sup>.

---

<sup>715</sup> Zie *supra*, nr. 4.346.

<sup>716</sup> Stevens Bva, 195-196, nr. 369.

De redactionele slordigheid van de vigerende regelgeving blijkt voorts uit artikel 4, § 2 van het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit<sup>717</sup>, waar melding wordt gemaakt van “de artikelen 12 tot en met 18 van de wet vermeld in het tweede lid van § 1”. Artikel 4, § 1 van het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit omvat evenwel geen tweede lid en heeft dit ook nooit omvat. Meer nog, in het genoemde artikel 4, § 1 wordt nergens van enige wet melding gemaakt. Klaarblijkelijk werd beoogd te verwijzen naar de artikelen 12 tot en met 18 van de Wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, die bepalingen inzake “Scheepvaartongevallen” bevatten, die ook bekend staan als de “Wrakkenwet”.

In artikel 1, § 3 van het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit wordt voor de omschrijving van het begrip “binnenwateren” nog verwezen naar het eerste lid van artikel 5 van het Verdrag inzake de territoriale zee en de aangrenzende zone gesloten te Genève op 29 april 1958. In het licht van het Zeerechtverdrag van 10 december 1982<sup>718</sup>, dat internationaal in werking is getreden op 16 november 1994 en waarmee bij Wet van 18 juni 1998<sup>719</sup> door België werd ingestemd, is deze verwijzing achterhaald. Artikel 8 van het Zeerechtverdrag bevat immers een eigen omschrijving van het begrip “binnenwateren”.

Al deze problemen worden in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgelost doordat voor de binnenvaart wordt geopteerd voor de toetreding tot het CLNI<sup>720</sup> en de regelgeving m.b.t. de binnenvaart in dat licht volledig wordt herschreven.

**4.353.** Wat de eveneens in het aangehaalde artikel 15.2 van het LLMC-Verdrag als afzonderlijke, nationaal te regelen aangeduide categorie van schepen kleiner dan 300 ton betreft, past België de normale limieten voor schepen voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton toe (art. 4, § 1 Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit), terwijl andere landen als Duitsland<sup>721</sup>, Engeland<sup>722</sup>, Frankrijk<sup>723</sup> en Nederland<sup>724</sup> lagere limieten hebben ingevoerd<sup>725</sup>. Het lijkt aangewezen de Belgische limieten naar beneden bij te stellen.

#### - ONDUIDELIJK REGIME VAN BEPERKING BIJ OLIEVERONTREINIGING

**4.354.** De afbakening tussen het toepassingsgebied van het LLMC-Verdrag en dat van het CLC-Verdrag is in België problematisch.

Luidens artikel 3 van het LLMC-Verdrag zijn de regels van dat Verdrag o.m. niet van toepassing op:

*b. vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 29 november 1969 of van enige wijziging van dat Verdrag of van een bij dat Verdrag behorend Protocol, welke van kracht is;*

<sup>717</sup> Zie de tekst van het artikel *supra*, nr. 4.339.

<sup>718</sup> Verdrag 10 december 1982 inzake het recht van de zee, goedgekeurd bij W. 18 juni 1998 (BS 16 september 1999).

<sup>719</sup> BS 16 september 1999.

<sup>720</sup> Zie nader *infra*, nrs. 4.490 e.v.

<sup>721</sup> Zie *infra*, nr. 4.428.

<sup>722</sup> Zie *infra*, nr. 4.444.

<sup>723</sup> Zie *infra*, nr. 4.453.

<sup>724</sup> Zie *infra*, nr. 4.467.

<sup>725</sup> Zie ook Stevens Bva, 120, nr. 238.

In het Engels luidt deze passage:

*(b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29 November 1969 or of any amendment or Protocol thereto which is in force;*

Op grond van deze passage zou kunnen worden besloten dat tussen de toepassingsgebieden van het LLMC-beperkingsregime en het CLC-beperkingsregime een lacune bestaat. Van het toepassingsgebied van het LLMC-Verdrag worden door artikel 3.b immers niet alleen uitgesloten die vorderingen waarop het CLC-Verdrag daadwerkelijk toepasselijk is, maar ook de vorderingen wegens schade door verontreiniging door olie “in de zin van” het CLC-Verdrag, waarop het CLC-Verdrag eventueel *niet* toepasselijk zou zijn. Professor Selvig schrijft hierover:

*The drafting history of art. 3(b) shows clearly that there is no condition that a claim is actually governed by the provisions of the 1969 Convention. In fact a proposal to limit the scope of art. 3(b) to cases where the liability regime of the 1969 Convention applies, was rejected by the London Conference. The main reason was that limitation of liability under the 1976 Convention should lead to the same result whether or not the 1969 Convention was applicable and whether or not limitation under the 1976 Convention was invoked in a State party to the 1969 Convention*<sup>726</sup>.

In de rechtsleer wordt aangenomen dat deze lacune kan leiden tot situaties waar geen beperking mogelijk is<sup>727</sup>. Uit de voorbereidende werken van het LLMC-Verdrag blijkt dat de delegaties zich hiervan bewust waren<sup>728</sup>.

Artikel 3.b van het LLMC-Verdrag vormt een compromis tussen uiteenlopende standpunten van de delegaties van de Verdragspartijen<sup>729</sup>. Jammer genoeg is de bepaling niet eenduidig. De woorden “vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van [“within the meaning of”] [het CLC-Verdrag]” zouden zeer ruim of juist zeer strikt kunnen worden geïnterpreteerd. Afhankelijk van de interpretatie is de lacune tussen beide verdragen groter of kleiner<sup>730</sup>.

De meest ruime interpretatie hanteert enkel de aard van de schade als criterium, zodat *alle* schade door olieverontreiniging onder de uitzondering van artikel 3.b van het LLMC-Verdrag kan vallen, ongeacht de bepalingen van het CLC-Verdrag<sup>731</sup>. Tijdens de diplomatieke conferentie van 1976 over het LLMC-Verdrag heeft de delegatie van Canada voorgesteld om artikel 3.b te formuleren als “claims for damage caused by oil or other pollutants”, dus zonder enige verwijzing naar het

---

<sup>726</sup> Selvig, E., “The 1976 Limitation Convention and oil pollution damage”, *LMCLQ* 1979, (21), 21. Zie voorts Wu, C., *La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures*, Monaco, Pedone, 1994, 91-92, nr. 256.

<sup>727</sup> Selvig, E., “The 1976 Limitation Convention and oil pollution damage”, *LMCLQ* 1979, (21), 21; De la Rue, C. en Anderson, C.B., *Shipping and the environment. Law and practice*, Londen, Informa, 2009, 795; Griggs-Williams-Farr, 27-28; Tegelberg, G.G.A., *Olie op de golven*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1984, 51-52; Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 68-69; van der Velde, W., 390; Dykes, A., “Limitation and oil pollution”, in X., *The limitation of shipowners’ liability: The New Law*, Londen, Sweet & Maxwell, 1986, (144), 149-151; *contra* Stevens Bva, 88-89, nr. 181.

<sup>728</sup> Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Antwerpen, CMI, 2000, 101 en 103.

<sup>729</sup> Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Antwerpen, CMI, 2000, 103.

<sup>730</sup> Stevens Bva, 87-89, nr. 181; Libouton, J., “Les limitations LLMC en cas de pollution par un bateau d’intérieur”, *TBH* 2008, (660), 660-661.

<sup>731</sup> Zie De Clippele, F., “Beperking van de aansprakelijkheid van de reder van een binnenschip en de nautische fout”, *TBBR* 2002, (196), 200.

CLC-Verdrag<sup>732</sup>. De meest ruime interpretatie van artikel 3.b sluit bij dit Canadese voorstel aan. De verwijzing naar het CLC-Verdrag zou in deze interpretatie louter illustratief zijn. De geschetste interpretatie vindt mogelijk steun in het feit dat de voorzitter van de Working Group die tijdens de diplomatieke conferentie van 1976 werd opgericht om de kwestie van artikel 3.b te behandelen, de verwijzing naar het CLC-Verdrag in artikel 3.b van het LLMC-Verdrag heeft omschreven als “purely descriptive”<sup>733</sup>.

De meest restrictieve interpretatie gaat er daarentegen van uit dat tussen het CLC-Verdrag en het LLMC-Verdrag helemaal geen lacune bestaat, omdat de opstellers van het LLMC-Verdrag de intentie hadden om beide verdragen op elkaar te laten aansluiten. Deze interpretatie wordt gebaseerd op het argument dat artikel 3.b van het LLMC-Verdrag doelt op *vorderingen* in de zin van het CLC-Verdrag en niet louter op *schade door verontreiniging* in de zin van het CLC-Verdrag. Vorderingen “in de zin van” het CLC-Verdrag worden dan beschouwd als vorderingen waarop het CLC-Verdrag van toepassing is<sup>734</sup>. In de oorspronkelijke *Draft Articles* waarover de diplomatieke conferentie van 1976 zich heeft gebogen, werden de woorden “subject to” gebruikt in plaats van “within the meaning of”<sup>735</sup>. De meest restrictieve interpretatie sluit dus aan bij de oorspronkelijke ontwerptekst van het LLMC-Verdrag.

In een derde interpretatie, die het midden houdt tussen de twee vorige, vallen alleen vorderingen wegens “schade door verontreiniging”, *zoals gedefinieerd in* het CLC-Verdrag, onder de uitzondering van artikel 3.b van het LLMC-Verdrag. In het tekstvoorstel van de hierboven vermelde Working Group werden de woorden “as defined in” gebruikt in plaats van “within the meaning of”<sup>736</sup>. De derde interpretatie sluit hierbij aan. De definitie van schade door verontreiniging in artikel 1.6 van het CLC-Verdrag luidt als volgt:

- a) *verlies of schade buiten het schip veroorzaakt door bevuilding ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van olie uit het schip, waar zulk ontsnappen of doen wegvloeien ook mag plaatsvinden met dien verstande dat vergoeding voor andere schade aan het milieu dan winstderving ten gevolge van deze schade wordt beperkt tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk worden ondernomen of zullen worden ondernomen.*
- b) *de kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen.*

Volgens bepaalde rechtsleer moet men in deze derde interpretatie ook rekening houden met de definities van “olie” en “schip” in het CLC-Verdrag, om de draagwijdte van artikel 3.b van het LLMC-Verdrag verder te beperken<sup>737</sup>.

In de ruimere interpretaties zou de uitsluitingsbepaling van artikel 3.b van het LLMC-Verdrag van toepassing kunnen zijn op olieschade door zeeschepen *en* door binnenschepen. In dat geval zou, voor zover het CLC-Verdrag niet toepasselijk is, voor binnenschepen onbeperkte aansprakelijkheid gelden: ingevolge artikel 273, § 2 van de Zeewet geldt t.a.v. olieschade door binnenvaarttankers de LLMC-uitzondering voor olieschadevorderingen, maar anderzijds vallen

---

<sup>732</sup> Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Antwerpen, CMI, 2000, 96, vn. 3.

<sup>733</sup> Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Antwerpen, CMI, 2000, 101.

<sup>734</sup> Zie Stevens Bva, 88, nr. 181.

<sup>735</sup> Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Antwerpen, CMI, 2000, 95.

<sup>736</sup> Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Antwerpen, CMI, 2000, 101, vn. 12.

<sup>737</sup> Van der Velde, 392-393; vgl. Stevens Bva, 88-89, nr. 181 en 194, nr. 367.

dergelijk vorderingen niet onder het regime van het CLC-Verdrag, waarvan de gelding door België niet werd uitgebreid tot de binnenvaart<sup>738</sup>.

In een beknopt gemotiveerd vonnis van 11 januari 2007 heeft de rechtbank van koophandel te Antwerpen de toepasbaarheid van artikel 3.b van het LLMC-Verdrag op binnenschepen afgewezen<sup>739</sup>. Zij wordt daarin gesteund door de beschikbare Belgische rechtsleer<sup>740</sup>. Bijgevolg kunnen de eigenaars van binnentankers hun aansprakelijkheid voor olieschade beperken overeenkomstig het LLMC-Verdrag, zoals van toepassing in de binnenvaart. Pollutieschade kan immers vallen onder de vorderingen bedoeld in artikel 2.1.a. van het LLMC-Verdrag, terwijl wat betreft de vorderingen bedoeld in artikel 2.1.d. en e., wat binnenvaartuigen betreft, geen afwijking van het normale regime geldt.

Het Hof van Beroep te Antwerpen heeft m.b.t. een estuair tankschip, dat door het Hof – in de geest van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek ten onrechte<sup>741</sup> – als een binnenvaartuig werd beschouwd, in dezelfde zin geoordeeld dat “de uitsluiting vermeld onder art. 3.b (olieverontreiniging) niet [geldt]”<sup>742</sup>.

De Duitse<sup>743</sup> en de Engelse<sup>744</sup> wetgevers hebben er middels uitdrukkelijke wetsbepalingen voor gezorgd dat de in het LLMC-Verdrag opgenomen uitsluiting alleen geldt voor vorderingen die *effectief* voor beperking op grond van de CLC in aanmerking komen.

De Belgische wetgever heeft in artikel 47, § 2 van de Zeewet alleen bepaald dat de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging kan beperken “overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van dit Verdrag, en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, in zoverre het oliën betreft die omschreven staan in dit Verdrag”. Om de mogelijke lacune tussen de toepassingsgebieden van het LLMC-beperkingsregime en het CLC-beperkingsregime op te vullen lijkt dit niet te volstaan.

Bovendien volgt uit de combinatie van laatstgenoemd wetsartikel met het hierboven herhaaldelijk besproken artikel 54 van de Zeewet<sup>745</sup> op het eerste gezicht dat ook bevrachters en beheerders van olietankers zich – uitsluitend (?) – op de aansprakelijkheidsbeperking van het CLC-Verdrag kunnen beroepen<sup>746</sup>. Dergelijk resultaat lijkt niet verdragsconform.

Bij al het voorgaande moet uiteraard wel worden bedacht dat de Belgische wetgever gelet de primauteit van de verdragsregeling en het vereiste van verdragsconforme interpretatie bezwaarlijk de verdragstekst kan gaan herschrijven. Wel kan uitdrukkelijk in de interne wet worden bepaald

---

<sup>738</sup> Vgl. De Clippele, F., “Beperking van de aansprakelijkheid van de reder van een binnenschip en de nautische fout”, *TBBR* 2002, (196), 200.

<sup>739</sup> Kh. Antwerpen 11 januari 2007, *TBH* 2008, 659.

<sup>740</sup> Libouton, J., “Les limitations LLMC en cas de pollution par un bateau d'intérieur”, noot onder Kh. Antwerpen, 11 januari 2007, *TBH* 2008, (660), 661; Stevens Bva, 194, nr. 367; Stevens, F., “Beperking van aansprakelijkheid voor overheidsclaims”, *TVR* 2008, (115), 124-125, nrs. 27-29; vgl. Gailliaert, D., “Oil pollution and inland waterway bunker vessels”, *Lloyd Special Transport Insurance*, Winter 2010, 44-48.

<sup>741</sup> Zie Blauwboek 3.

<sup>742</sup> Antwerpen, 31 januari 2011, *Eur. Vervoerr.* 2011, 524.

<sup>743</sup> Zie *infra*, nr. 4.427.

<sup>744</sup> Zie *infra*, nr. 4.444.

<sup>745</sup> Zie *supra*, nrs. 4.10, 4.13 en 4.189.

<sup>746</sup> Vgl. Stevens Bva, 89, nr. 182.

dat de toepassing van het LLMC-Verdrag wordt uitgebreid tot situaties die uit zichzelf noch onder het LLMC-Verdrag, noch onder het CLC-Verdrag zouden vallen.

- DISCUTABELE ACTIEMOGELIJKHEDEN VOOR DE WATERWEG- EN  
HAVENBESTUREN

**4.355.** Artikel 6.3 van het LLMC-Verdrag biedt de Verdragspartijen de mogelijkheid om in hun nationale wetgeving te bepalen dat “vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede van hulpmiddelen bij de navigatie” (“claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation”) voorrang hebben op andere vorderingen tot vergoeding van materiële schade<sup>747</sup>. Er kan evenwel geen voorrang worden gegeven op de vorderingen wegens personenschade, die op grond van artikel 6.2 van het LLMC-Verdrag meedelen in het limitatiebedrag voor zaakschade.

Volgens Stevens heeft de Belgische wetgever op een vreemde en wetgevingstechnisch weinig geslaagde manier van de door artikel 6.3 van het LLMC-Verdrag geboden mogelijkheid gebruik gemaakt<sup>748</sup>. Hoewel in artikel 51, § 1 van de Zeewet wordt bepaald dat geen enkel recht van voorrang kan worden uitgeoefend op het gedeelte van het beperkingsfonds dat bestemd is om de zaakschade te vereffenen, wordt in artikel 17, § 1, vijfde en zevende lid van de Wet van 11 april 1989 (de “Wrakkenwet”) aan de overheid die schade lijdt door beschadiging van kunstwerken, havens, dokken, scheepvaartwegen of hulpmiddelen bij de navigatie – zelfs in volle zee gelegen – het recht toegekend om het aansprakelijke vaartuig, wrak of de andere goederen, daaronder begrepen de lading, te verkopen en zich bij voorrang op elke andere schuldeiser te betalen uit de prijs. Terwijl in de parlementaire voorbereiding van de Wet van 11 april 1989 uitdrukkelijk wordt aangegeven dat de Belgische wetgever geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om infrastructuurvorderingen voorrang te verlenen<sup>749</sup>, lijkt artikel 17, § 1, vijfde en zevende lid van de Wet van 11 april 1989 toch een dergelijke voorrangsregeling te bevatten<sup>750</sup>. Voor Stevens gaat artikel 17, § 1, vijfde en zevende lid van de Wet van 11 april 1989 te ver. Ingevolge artikel 13.1 van het LLMC-Verdrag kan, zodra de scheepseigenaar overeenkomstig het LLMC-Verdrag een beperkingsfonds heeft gevormd, van een verkoop van het vaartuig niet langer sprake zijn. Bovendien kan de overheid geen voorrang opeisen op elke andere schuldeiser, maar enkel op andere schuldeisers inzake zaakschade<sup>751</sup>.

De wettelijke toekenning van de bedoelde rechten aan de overheid vindt echter een uitdrukkelijke basis in het Protocol van Ondertekening bij het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, waardoor België vooralsnog gebonden is<sup>752</sup>. Het Protocol bepaalt dat de Staten vrij blijven om een aantal bepalingen in te voeren strekkende tot bescherming van de belangen van openbare besturen, waaronder een betere rang voor vorderingen van de Schatkist en een administratief retentie- en verkooprecht<sup>753</sup>. Toch houdt Stevens vol dat de regeling van de Wrakkenwet niet met het LLMC-

<sup>747</sup> Zie hieromtrent o.m. Delwaide, L., “De beperking van aansprakelijkheid inzake vorderingen met betrekking tot beschadigingen van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede van hulpmiddelen bij de navigatie”, in LA Libert, (81), 82-83, nrs. 2-3; Griggs-Williams-Farr, 50.

<sup>748</sup> Aldus Stevens Bva, 118, nr. 233; zie ook Stevens, F., “Beperking van aansprakelijkheid voor overheidsclaims”, TVR 2008, (115), 121-122, nrs. 21-22.

<sup>749</sup> Parl. St., Kamer, 1988-1989, nr. 536/2, 4.

<sup>750</sup> Stevens, F., “Beperking van aansprakelijkheid voor overheidsclaims”, TVR 2008, (115), 121-122, nr. 22.

<sup>751</sup> Stevens Bva, 118, nr. 233.

<sup>752</sup> Zie reeds Blauwboek 3.

<sup>753</sup> De tekst van het Protocol bepaalt o.m.:

*Il est entendu que la législation de chaque Etat reste libre:*

1. D'établir parmi les créances visées au no 1 de l'art. 2 un ordre déterminé inspiré par le souci des intérêts du trésor;  
2. D'accorder aux administrations des ports, docks, phares et voies navigables, qui ont fait enlever une épave ou d'autres objets gênant la navigation ou qui sont créanciers pour droits de port, ou pour des dommages causés par la faute d'un navire, le droit,

Verdrag te verenigen is, omdat het van latere datum is en voor vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede hulpmiddelen bij de navigatie uitdrukkelijk recht geeft op beperking (art. 2.1.a) en deze beperking een gedwongen verkoop verhindert<sup>754</sup>. De voorbereidende werken van het LLMC-Verdrag werpen op de relatie tot het genoemde Protocol geen licht<sup>755</sup>.

Wat er ook van zij, conform het standpunt ingenomen i.v.m. de regeling van de scheepsvoorrechten, dient de eventuele invulling van de hier besproken, door het LLMC-Verdrag gelaten nationale beleidsruimte te worden overgelaten aan de gewestelijke regelgevers<sup>756</sup>, en is ervoor geopteerd om ter zake in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geen bepalingen op te nemen.

- WRIJVING MET DE WETTEN BETREFFENDE DE  
SCHEEPSARBEIDSOVEREENKOMSTEN

**4.356.** Op de wrijving tussen het in de Zeewet verankerde regime van de persoonlijke aansprakelijkheid van de schepelingen met dat vervat in wetten betreffende de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst en op de inconsistentie tussen deze wetten onderling wordt elders ingegaan. Meer bepaald wordt daar voorgesteld om de persoonlijke aansprakelijkheid van schepelingen op overkoepelende wijze te regelen in het Belgisch Scheepvaartwetboek<sup>757</sup>.

**4.357.** De bedoelde specifieke arbeidsovereenkomstenwetten bevatten bovendien afzonderlijke bepalingen m.b.t. de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Ook deze zijn voor kritiek vatbaar.

**4.358.** Voor een goed begrip moet eraan worden herinnerd dat het LLMC-Verdrag i.v.m. “Vorderingen uitgezonderd van beperking” het volgende bepaalt:

*De regels van dit Verdrag zijn niet van toepassing op:*

*[...]*

*e. vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of redder, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechthebbenden of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of redder volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 6 (art. 3).*

In de rechtsleer werd ten onrechte gesteld dat de Belgische wetgeving bedoelde nationale uitsluiting of beperking van het recht tot aansprakelijkheidsbeperking niet kent<sup>758</sup>. Zoals hieronder blijkt, gelden wel degelijk bijzondere wettelijke regelen. De reden dat ze in de rechtsleer

---

*en cas de non-payement, de retenir le navire, les épaves et autres objets, de les vendre et de s'indemniser sur le prix par préférence à d'autres créanciers, et*

*3. De régler le rang des créanciers pour dommages causés aux ouvrages d'art autrement qu'il n'est dit à l'art. 5 et à l'art. 6.*

<sup>754</sup> Stevens, F., “Beperking van aansprakelijkheid voor overheidsclaims”, *T.V.R.* 2008, (115), 122, nr. 22; vgl. hierover Delwaide, L., noot onder Antwerpen, 24 april 1991, *RHA* 1992, 327 en Delwaide, L., “Erratum”, *RHA* 1993, 75.

<sup>755</sup> Voor de voorbereiding van art. 6.3, zie Comité Maritime International, *The travaux préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Antwerpen, CMI, 2000, 203-213.

<sup>756</sup> Zie Blauwboek 3.

<sup>757</sup> Zie Blauwboek 5.

<sup>758</sup> Stevens Bva, 92, nr. 188; zie anderzijds Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij*, Brussel, Larcier, 2001, 103-104, nr. 130.



niet werden opgemerkt, is ongetwijfeld dat de desbetreffende wetgeving verspreid ligt over talrijke ongecoördineerde regelgevende akten<sup>759</sup>.

**4.359.** Artikel 50 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 bepaalt wel degelijk het volgende:

*De beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars zoals bedoeld in de artikelen 46 en volgende van Boek II, Titel II van het Wetboek van koophandel, is niet van toepassing op de schuldvorderingen welke voor de zeevisser voortvloeien uit de bepalingen van deze wet.*

De Memorie van Toelichting geeft hierbij volgende uitleg:

*Overeenkomstig de bepalingen van de artikelen 46 en volgende van de zeewet kan de scheepseigenaar / reder zijn aansprakelijkheid beperken tot een zeker bedrag. De wet van 11 april 1989 heeft terzake het internationaal Verdrag betreffende de beperking van aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, goedgekeurd. Het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid staat in verhouding met de tonnenmaat van het schip.*

*Eigenaars van schepen kleiner dan 500 ton mogen hun aansprakelijkheid beperken tot 167.000 rekeeneenheden. Dit zijn trekkingsrechten bij het Internationaal Monetair Fonds.*

*Vermits al de Belgische vissersschepen kleiner zijn dan 500 ton kunnen de scheepseigenaars hun aansprakelijkheid dus beperken tot omgerekend een kleine 185.000 euro. Met dit bedrag moeten alle schuldeisers worden vergoed. Dit is meestal niet mogelijk zodat slechts een deel van de schuldvorderingen wordt vergoed, volgens het «fonds-ponds» stelsel. Om te beletten dat ook de zeevisser slechts een deel van het overeengekomen loon zou ontvangen, bepaalt het voorgestelde artikel dat de beperking van aansprakelijkheid niet van toepassing is op de schuldvorderingen van de zeevisser tegenover de reder, m.a.w. op het nog verschuldigde loon<sup>760</sup>.*

Deze verantwoording loopt mank aangezien vorderingen tot betaling van loon, nu ze niet vallen onder de in artikel 2 van het LLMC-Verdrag opgesomde vorderingen, onder dat verdrag sowieso niet vatbaar zijn voor beperking. Onder het LLMC-Verdrag zou de beperking alleen kunnen worden ingeroepen voor vorderingen betreffende dood of lichamelijk letsel van ondergeschikten, of door hen geleden materiële schade<sup>761</sup>.

**4.360.** Artikel 56 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 bepaalt ook nog:

*Met uitzondering van de boetes wegens inbreuken op de verkeersreglementering zijn zowel de strafrechtelijke als administratieve boetes met betrekking tot het vissersschip, ten laste van de reder. Deze kan zich op de schipper verhalen indien hij bewijst dat de schipper het misdrijf opzettelijk heeft begaan of een zware fout heeft gemaakt.*

Deze regeling wordt in de Memorie als volgt verklaard:

*Wanneer met betrekking tot het schip een administratieve of strafrechtelijke boete wordt opgelegd, dan is deze ten laste van de reder. Dit kan voorkomen wegens allerlei redenen: vissen in verboden of gesloten gebieden, netten met een te kleine maaswijdte, ondermaatse vis aan boord hebben, teveel bijvangst aan boord hebben, het niet juist opgeven van de hoeveelheid gevangen vis enz... Sommige rederijen verhalen deze boetes (die aanzienlijk kunnen oplopen) op het loon van de schipper met het argument dat hij de beslissing heeft genomen welke aanleiding heeft gegeven tot de boete.*

<sup>759</sup> Zie in dat verband nader Blauwboek 5.

<sup>760</sup> *Parl.St.*, Kamer, 2001-02, nr. 1728/1, 29.

<sup>761</sup> Stevens Bva, 92, nr. 188.

*De meeste van die overtredingen geschieden echter ofwel op bevel van de reder ofwel minstens met zijn medeweten. Het is dus normaal dat deze als werkgever de boetes betaalt, veroorzaakt door zijn schipper / werknemer. Bovendien bepaalt zowel het nationaal als het internationaal zeerecht dat de kapitein (of schipper) in het buitenland de vertegenwoordiger is van de reder. Deze kan zich echter op de schipper verhalen indien hij kan bewijzen dat deze de inbreuk opzettelijk heeft begaan of dat hij een zware fout heeft gemaakt.*

*De boetes met betrekking tot de verkeersreglementering op zee blijven echter ten laste van de schipper omdat deze verantwoordelijk is voor de navigatie van het schip. Die boetes kunnen betrekking hebben op het niet varen in de voorgeschreven verkeersbanen, het niet voeren van de vereiste lichten en dagmerken, het niet tijdig uitwijken, het niet houden van radiowacht, het niet geven van voorgeschreven seinen e.d.<sup>762</sup>*

**4.361.** In artikel 70 van de Arbeidsovereenkomstenwet Koopvaardij 2007 is bepaald:

*De beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars zoals voorzien in de artikelen 46 en volgende van Boek II, Titel II van het Wetboek van Koophandel, is niet van toepassing op de schuldvorderingen welke voor de zeeman voortvloeien uit de bepalingen van deze titel.*

In de Memorie van Toelichting wordt deze bepaling als volgt toegelicht in het licht van de in het LLMC-Verdrag geregelde beperking van aansprakelijkheid:

*Om te beletten dat de zeeman slechts een deel van het overeengekomen loon zou ontvangen, wordt bepaald dat voornoemde beperking van de aansprakelijkheid niet toepasselijk is op de schuldvordering waarover de zeeman beschikt krachtens de bepalingen van deze wet.*

*Dat de niet-beperking van de schuldvordering voortvloeiend uit de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst op sociale overwegingen steunt, behoeft geen uitleg. Een zelfde regeling bevindt zich thans reeds in de bestaande wet van 5 juni 1928<sup>763</sup>.*

Om dezelfde reden als hierboven uiteengezet i.v.m. de zeevisserij<sup>764</sup>, is deze verantwoording, wat loonvorderingen betreft, niet pertinent.

Een wetsbepaling analoog aan deze van het hierboven aangehaalde artikel 56 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 geldt niet in de koopvaardij. Wel gelden in dit verband CAO-bepalingen.

**4.362.** Een wettelijke regeling i.v.m. het recht om de aansprakelijkheidsbeperking in te roepen tegenover vorderingen van zetschippers in de binnenvaart lijkt niet te bestaan. De Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 regelt de materie niet<sup>765</sup>. In het licht van het gelijkheidsbeginsel doet dit vragen rijzen.

**4.363.** Concluderend kan worden gesteld dat de Belgische wetgeving, ook wat betreft het recht op aansprakelijkheidsbeperking tegenover vorderingen van ondergeschikten, onsamenhangend en discutabel is. Het is wenselijk het regime te stroomlijnen en het daartoe over te hevelen naar het

---

<sup>762</sup> Ibid., 31-32.

<sup>763</sup> Parl.St., Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 53; zie m.n. art. 87 Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 1928.

<sup>764</sup> Zie *supra*, nr. 4.360.

<sup>765</sup> Louter voor de volledigheid moet erop worden gewezen dat artikel 40 van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 het volgende bepaalt:

*De bepalingen van artikel 54 van boek II van het Wetboek van koophandel zijn op den zetschipper niet meer toepasselijk, te rekenen van den datum waarop deze wet van kracht wordt.*

Deze ongelukkig geformuleerde opheffingsbepaling betreft de tekst van artikel 54 van de Zeewet in een eerdere lezing, en is voor de hier onderzochte materie niet relevant. De bedoelde bepaling stemde m.n. overeen met artikel 8 van de Zeewet van 1879 en betrof het recht van de scheepseigenaar om de kapitein te ontslaan.

Belgisch Scheepvaartwetboek. Deze operatie dient echter te worden aangevat samen met de elders bepleite coördinatie van de wetten betreffende de onderscheiden scheepsarbeidsovereenkomsten<sup>766</sup>.

- WETGEVINGSTECHNISCHE GEBREKEN EN INZ. VERWARRENDE INDELING VAN DE  
BEPALINGEN VAN DE ZEEWET OVER DE BEPERKINGSPROCEDURE

**4.364.** Naar huidig Belgisch recht kan een basisonderscheid worden gemaakt tussen de beperking van aansprakelijkheid bij wijze van verweer, zonder fondsvorming, en de beperking van aansprakelijkheid met fondsvorming, omtrent welke laatste sowieso een specifieke procedureregeling noodzakelijk is.

I.v.m. de vorming van een beperkingsfonds kunnen vijf fases of deelprocedures worden onderscheiden<sup>767</sup>: (1) de eigenlijke vorming van het fonds, (2) de betwistingen betreffende de rechtsgeldigheid van de fondsvorming, (3) de aangifte en verificatie van de schuldvorderingen, (4) de procedures ten gronde en (5) de verdeling van het fonds.

Bovengenoemde onderscheidingen worden niet adequaat in de Zeewet gereflecteerd<sup>768</sup>. De Zeewet maakt achtereenvolgens een onderscheid tussen de algemene regeling van de beperking van aansprakelijkheid, waarin in algemene zin wordt verwezen naar o.m. het LLMC-Verdrag, m.i.v. de procedurele bepalingen van dat verdrag (zie inz. art. 47, § 1; art. 47 is overigens het enige artikel van de desbetreffende Afdeling 2, welke het opschrift “Beperking van de aansprakelijkheid” draagt), de regeling betreffende de vorming van het beperkingsfonds en de bevoegdheidsregeling (Afdeling 3, die de artt. 48 en 49 omvat), de regeling van de procedure van vereffening en verdeling van het fonds (Afdeling 4, met de artt. 50-52) en de regeling betreffende “Omrekening in nationale munt” (Afdeling 5, met art. 53), welke laatste bij nader toezien echter alleen de hypothese betreft dat geen beperkingsfonds wordt gevormd. De kroon wordt gespannen door een achterop hinkende afdeling met “Algemene bepalingen”, waarin op ronduit misleidende, ja foutieve wijze wordt verwezen naar de definities van de begrippen scheepseigenaar en hulpverlener uit het LLMC-Verdrag<sup>769</sup> en waarin voorts drie antieke bepalingen over scheepsmede-eigendom verloren zijn gelopen<sup>770</sup> (Afdeling 6 met de artt. 54-57).

In het Belgisch Scheepvaartwetboek is een meer heldere indeling van de wetsbepalingen wenselijk. De procedurele bepalingen betreffende de beperking van aansprakelijkheid horen thuis in afzonderlijke onderdelen. Daarin moet een basisonderscheid worden gemaakt tussen beperking zonder en beperking met fondsvorming, en vervolgens tussen de verschillende deelfases van de beperking met fondsvorming. De procedurele bepalingen van het LLMC-Verdrag dienen in de nationale regeling te worden ingepast<sup>771</sup>.

**4.365.** Naast het knelpunt van de onelegante indeling moet in algemene zin ook worden gewezen op de gebrekkige legistische kwaliteit van de hier besproken bepalingen van de Zeewet. Op de ongelukkige verwijzingen naar de opgeheven oude Faillissementswet<sup>772</sup> en naar het Burgerlijk Wetboek<sup>773</sup> wordt hieronder nog teruggekomen. De hantering van het niet gedefinieerde begrip

---

<sup>766</sup> Zie nogmaals Blauwboek 5.

<sup>767</sup> Vgl. Stevens Bva, 135, nr. 271. Vgl. *infra*, nrs. 4.430 en 4.471 betreffende de onderscheidingen in het Duitse resp. het Nederlandse recht.

<sup>768</sup> Vgl. reeds kort Stevens Bva, 137, nr. 275.

<sup>769</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.354.

<sup>770</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.47.

<sup>771</sup> Over de integratie van het LLMC-Verdrag in het Belgisch Scheepvaartwetboek, zie reeds *supra*, nrs. 4.344 e.v.

<sup>772</sup> Zie *infra*, nr. 4.386.

<sup>773</sup> Zie *infra*, nr. 4.376.

binnenvaartuig en de versnippering van de wettelijke aansprakelijkheidsregeling voor de binnenvaart over de Zeewet, het LLMC-Verdrag, de Wet van 11 april 1989 en het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit – met een overdaad aan kruisverwijzingen in artikel 273 van de Zeewet – werd hierboven reeds aan de kaak gesteld<sup>774</sup>. Een ander gebrek betreft de onnodige overname in de Zeewet van reeds in het LLMC-Verdrag opgenomen regels. Dit is bijv. het geval met de regel dat een beroep op de beperking van aansprakelijkheid geen erkenning van aansprakelijkheid inhoudt (vgl. art. 1.7 LLMC-Verdrag en art. 48, § 2 Zeewet)<sup>775</sup>.

- ONTOEREIKENDE REGELING VAN DE AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING ZONDER FONDSVORMING

**4.366.** Het LLMC-Verdrag laat toe dat de beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen “ondanks het feit dat geen beperkingsfonds [...] is gevormd”, maar biedt de nationale wetgever de ruimte om hiervan af te wijken en te bepalen dat voor het inroepen van de aansprakelijkheidsbeperking de vorming van een fonds verplicht is (art. 10.1 LLMC-Verdrag). De Belgische wetgever heeft van deze mogelijkheid doelbewust geen gebruik gemaakt<sup>776</sup>. Bijgevolg is het naar Belgisch recht mogelijk om de beperking van de aansprakelijkheid louter als verweermiddel aan te wenden, zonder fondsvorming<sup>777</sup>. Er is geen enkele aanleiding om hier in het Belgisch Scheepvaartwetboek van af te stappen. Zoals hieronder zal blijken<sup>778</sup>, is beperking zonder fondsvorming overigens internationaal gangbaar, en inz. mogelijk in alle buurlanden, slechts met uitzondering van Nederland.

**4.367.** De enige bepaling in de Zeewet die op de mogelijkheid van beperking zonder fondsvorming alludeert, is artikel 53, dat het randaspect van de omrekening in nationale munt betreft. Het principe dat beperking zonder fondsvorming mogelijk is, kan, via de algemene verwijzing naar het LLMC-Verdrag in artikel 47, § 1 van de Zeewet, alleen worden afgeleid uit artikel 10.1 van het LLMC-Verdrag en uit het ontbreken van een uitsluiting van die mogelijkheid in een nationale wetsbepaling. In andere wetgevingen zoals de Duitse<sup>779</sup> en de Noorse<sup>780</sup> wordt de mogelijkheid tot beperking zonder fondsvorming uitdrukkelijk bevestigd. Met het oog op de transparantie van de wetgeving verdient het de voorkeur dit ook in het Belgisch Scheepvaartwetboek te doen.

**4.368.** Doordat in de huidige Belgische procedureregels aan de aansprakelijkheidsbeperking zonder fondsvorming geen enkele verdere aandacht wordt besteed, blijven een aantal daarmee verband houdende rechtsvragen onbeantwoord. In dit verband is er nood aan enkele regelgevende correcties.

**4.369.** Vooreerst wordt in de wetgeving niet verduidelijkt dat de beperking van aansprakelijkheid niet alleen kan worden ingeroepen in een procedure ten gronde, maar in elke soort procedure,

---

<sup>774</sup> Zie *supra*, nr. 4.352.

<sup>775</sup> In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt ervoor geopteerd deze regel op te nemen bij de materiële bepalingen over de aansprakelijkheidsbeperking (zie art. 4.33).

<sup>776</sup> Zie inz. *Parl.St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 536/1, 6.

<sup>777</sup> Zie daarover Antwerpen 25 juni 2002, *Eur.Vervoerr.* 2002, 465; Stevens Bva, 125, nr. 248; De Weerd, I., “De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar”, in De Weerd, I., (50), 65, nr. 102; Huyghe, G. en Ballet, K., “De beperking van aansprakelijkheid en de vereffening van afstand van scheepsvermogen: een juridisch labyrint !”, in LA Wijffels, (99), 105-106. In België was het inroepen van de beperking als verweermiddel reeds vóór de (nationale) inwerkingtreding van het LLMC-Verdrag mogelijk: zie Gent 9 december 1980, *RHA* 1981-82, 178.

<sup>778</sup> Zie *infra*, nrs. 4.427 e.v.

<sup>779</sup> Zie *infra*, nr. 4.429.

<sup>780</sup> Zie *infra*, nr. 4.481.

inclusief een beslagprocedure (hoewel de rechtspraak hieromtrent geen problemen maakt<sup>781</sup>). Een wetgevende bevestiging van deze mogelijkheid ware eveneens nuttig.

**4.370.** Ten tweede is niet geheel duidelijk welke veroordeling de schuldeiser precies kan bekomen wanneer de scheepseigenaar de beperking als verweermiddel inroept. Allicht kan in dergelijk geval de scheepseigenaar maximaal worden veroordeeld tot betaling van het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking en niet tot betaling van het hogere totale bedrag van de vordering<sup>782</sup>. In zijn Richtsnoeren over de beperkingsprocedure uit 2008 heeft het CMI hierover een regel voorgesteld, die met het oog op de redactie van een expliciete wetsbepaling nuttige inspiratie biedt<sup>783</sup>.

**4.371.** Ten derde is in de Zeewet niet geregeld of de scheepseigenaar, die de beperking enkel bij wijze van verweer inroept, interesten verschuldigd is. Volgens de rechtsleer zijn op het beperkingsbedrag interesten verschuldigd tussen de datum van het schadegeval en de datum waarop de scheepseigenaar, in uitvoering van het vonnis, overgaat tot betaling van het beperkingsbedrag aan de schuldeiser<sup>784</sup>. Het verdient aanbeveling ook deze regel in het Belgisch Scheepvaartwetboek te expliciteren.

**4.372.** Ten slotte werd in de rechtsleer gesuggereerd dat er “in de mate van het mogelijke” voor dient te worden gezorgd dat de scheepseigenaar die opteert voor beperking als verweer niet meer moet betalen dan het beperkingsbedrag, of dit bedrag niet meer dan één keer moet betalen<sup>785</sup>. De desbetreffende risico's lijken echter eigen te zijn aan de keuze voor beperking zonder fondsvorming, en het lijkt hoe dan ook moeilijk om ze via een wettelijke bepaling weg te nemen. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt hieromtrent dan ook geen bepaling voorgesteld.

#### - GEBREKKIGE REGELING VAN DE FONDSVORMINGSPROCEDURE

**4.373.** De huidige procedure voor de eigenlijke fondsvorming werkt behoorlijk, en dient niet ingrijpend te worden gewijzigd. Toch kan de wettelijke regeling hier en daar worden verbeterd.

**4.374.** Vooreerst kan worden verduidelijkt dat op basis van één enkel verzoekschrift meer dan één fonds (zakenfonds, personenfonds, passagiersfonds) kan worden gevormd, en dat voor alle fondsen dezelfde vereffenaar kan worden aangesteld<sup>786</sup>.

**4.375.** Ofschoon artikel 48, § 1, eerste lid van de Zeewet dit schijnt tegen te spreken, moge duidelijk zijn dat ook de in artikel 1.6 van het LLMC-Verdrag bedoelde verzekeraar een verzoekschrift tot fondsvorming kan indienen<sup>787</sup>.

**4.376.** De huidige regeling biedt twee mogelijkheden om het fonds te vormen, m.n. in speciën of door middel van een zekerheid of, zoals de Zeewet (en ook het CLNI-Verdrag) het noemt, een "garantie". Deze keuzemogelijkheid dient behouden te blijven, doch de regels i.v.m. fondsvorming door garantie zijn voor verbetering vatbaar.

---

<sup>781</sup> Zie Cass. 26 maart 1982, *RHA* 1983-84, 121; Antwerpen 5 februari 2002, *Eur. Vervoerr.* 2002, 231.

<sup>782</sup> In die zin Stevens Bva, 186.

<sup>783</sup> Zie *infra*, nr. 4.406.

<sup>784</sup> Stevens Bva, 127, nr. 251.

<sup>785</sup> Stevens Bva, 127, nr. 251.

<sup>786</sup> In die zin Stevens Bva, 139, nr. 277.

<sup>787</sup> Zie Stevens Bva, 61, nr. 127. Allicht is de redactie van de wetsbepaling afgestemd op deze van art. 1.1 van het LLMC-Verdrag. Omtrent de verzekeraar, zie art. 1.6 van het LLMC-Verdrag.

Thans wordt in artikel 48, § 3, vijfde lid van de Zeewet verwezen naar de artikelen 2040 tot 2043 van het Burgerlijk Wetboek<sup>788</sup>, waarvan artikel 2040 zelf weer verwijst naar de artikelen 2018 en 2019 van het Burgerlijk Wetboek<sup>789</sup>. Deze doorverwijzingen maken de tekst moeilijk leesbaar, en bovendien zijn de betrokken bepalingen verouderd of niet toegesneden op de realiteit van het scheepvaartbedrijf.

Zo wordt bijv. nog bepaald dat de borgsteller zijn woonplaats moet hebben binnen het rechtsgebied van het Hof van Beroep waar de borgstelling moet plaatshebben (art. 2018 B.W.). In een internationale materie als de scheepvaart is dat nauwelijks toepasbaar. Het is niet realistisch te eisen dat de bank of verzekeraar haar zetel heeft in het rechtsgebied van het Hof van Beroep. Een woonstkeuze lost het uitvoeringsprobleem niet op en wordt in de rechtsleer afgewezen. Op basis van een teleologische interpretatie concludeert bedoelde rechtsleer dat het woonplaatsvereiste niets meer inhoudt dan het reeds in artikel 48, § 3, derde lid van de Zeewet opgenomen vereiste dat het fonds “werkelijk beschikbaar” dient te zijn<sup>790</sup>. In de praktijk wordt het woonplaatsvoorschrift naar verluidt niet meer letterlijk toegepast. Er is geen reden om het in het Belgisch Scheepvaartwetboek te behouden.

Voorts geldt dat de gegoedheid van een borg alleen wordt beoordeeld “naar zijn onroerende eigendommen, uitgenomen in zaken van koophandel of wanneer de schuld gering is” (art. 2019 B.W.). De bedoelde beoordelingsmaatstaf geldt momenteel dus wel inzake niet-commerciële scheepvaart, bijv. de pleziervaart<sup>791</sup>. Deze onderscheiding is onbevredigend. Vooreerst is de maatstaf ook in de niet-commerciële scheepvaart wereldvreemd. Ten tweede is een onderscheid tussen handelsscheepvaart en andere scheepvaart in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet meer verantwoord. Ten derde wringt dergelijk onderscheid zelfs met de vigerende wettelijke regeling, want de Wet van 11 april 1989 heeft niet-commerciële schepen aan de normale regelen betreffende de aansprakelijkheidsbeperking onderworpen<sup>792</sup>.

De toepasselijkheid van de gemeenrechtelijke regel betreffende het voorrecht van uitwinning van de borg van een gerechtelijke borg (art. 2043 B.W.) lijkt voor de zeerechtelijke praktijk van weinig betekenis.

---

<sup>788</sup> Deze bepalingen luiden:

Art. 2040

*Wanneer iemand krachtens de wet of krachtens een veroordeling verplicht is een borg te stellen, moet de aangeboden borg voldoen aan de bij de artikelen 2018 en 2019 voorgeschreven vereisten.*

Art. 2041

*Hij die geen borg kan vinden, is gerechtigd voldoende pand in de plaats te geven.*

Art. 2042

*De gerechtelijke borg kan de uitwinning van de hoofdschuldenaar niet vorderen.*

Art. 2043

*Hij die zich enkel voor een gerechtelijke borg heeft borg gesteld, kan de uitwinning van de hoofdschuldenaar noch van de borg vorderen.*

<sup>789</sup> Deze bepalingen luiden:

Art. 2018

*De schuldenaar die verplicht is een borg te stellen, moet een borg aanbieden die bekwaam is om contracten aan te gaan, die genoegzaam gegoed is om aan de verbintenis te kunnen voldoen, en die zijn woonplaats heeft binnen het rechtgebied van het hof van beroep waar de borgstelling moet plaatshebben.*

Art. 2019

*De gegoedheid van een borg wordt alleen beoordeeld naar zijn onroerende eigendommen, uitgenomen in zaken van koophandel of wanneer de schuld gering is.*

*Onroerende goederen waarover geschil bestaat of waarvan de uitwinning wegens hun verwijderde ligging te moeilijk zou zijn, komen niet in aanmerking.*

<sup>790</sup> Stevens Bva, 128-129, nr. 255.

<sup>791</sup> Stevens Bva, 130-131, nr. 257.

<sup>792</sup> Zie *supra*, nr. 4.346.

Overigens ligt het niet voor de hand de garantiesteller *in casu* als een "gerechtelijke" borg<sup>793</sup> te kwalificeren, zoals het in de Zeewet blijkbaar impliciet gebeurt. In eerste instantie is het immers de beperkingsgerechtigde die beslist hetzij in speciën, hetzij met een garantie fonds te vormen.

Uit deze vaststellingen blijkt dat het wenselijk is in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet meer naar de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de borgtocht te verwijzen. Het is aangewezen in het Belgisch Scheepvaartwetboek alleen nog de strikt noodzakelijk gemeenrechtelijke regels te behouden, en deze in het Belgisch Scheepvaartwetboek zelf te integreren. Concreet gaat het om de niet-toepasselijkheid van het voorrecht van uitwinning (art. 2042 B.W.).

**4.377.** Het hierboven reeds aangehaalde<sup>794</sup> artikel 53 van de Zeewet betreft alleen de omrekening in nationale munt op de dag van de betaling wanneer geen beperkingsfonds wordt gevormd, en bepaalt niets i.v.m. de hypothese van de verstrekking van een garantie<sup>795</sup>. Wel is een meer algemene omrekeningsregel opgenomen in artikel 8.1 van het LLMC-Verdrag, dat m.b.t. garanties verwijst naar de waarde op de dag van de garantieverstrekking. Vanuit logistiek oogpunt blijft de regeling van de Zeewet enigszins bevreemdend.

**4.378.** De garantie dient niet enkel de hoofdsom te dekken, maar ook de interesten die tijdens de procedure zullen vervallen. Artikel 48, § 3, vierde lid van de Zeewet bepaalt dat het beperkingsbedrag moet worden "vermeerderd met een provisie voor dekking van de wettelijke interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur". Het gebeurt wel eens dat de procedure langer duurt dan voorzien, waardoor het bedrag van de garantie ontoereikend wordt. De Zeewet bepaalt niet over welke mogelijkheden de vereffenaar en/of de schuldeisers dan beschikken, en bepaalt in het bijzonder niet wat het lot is van het initiële fonds indien geen bijkomende garantie kan worden bekomen. Er wordt aangenomen dat de vereffenaar het initiatief kan of moet nemen om een bijkomende garantie te vragen, en dat de voorzitter het verschaffen van dergelijke garantie kan opleggen. Wanneer dat niet gebeurt, moet de vereffenaar de schuldeisers die aangifte hebben gedaan op de hoogte stellen. Er is geen reden om aan te nemen dat het beperkingsfonds ten einde komt of moet worden geacht niet meer gesteld te zijn<sup>796</sup>. Het komt gepast voor in het Belgisch Scheepvaartwetboek een uitdrukkelijke regeling op te nemen, waarbij op de gangbare mening van de rechtsleer kan worden teruggevallen.

**4.379.** Een garantie creëert tevens een probleem wanneer later wordt vastgesteld dat de scheepseigenaar niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken. Wanneer het fonds werd gevormd in speciën, kunnen de schuldeisers in dergelijk geval beslag leggen op het fonds. Indien het fonds echter is gevormd d.m.v. een garantie, kan in principe wel beslag worden gelegd op de garantie, maar zal deze in de meeste gevallen niet kunnen worden afgeroepen. Tenzij de tekst van de garantie deze hypothese uitdrukkelijk vermeldt, zal de garantie immers niet afroepbaar zijn wanneer wordt vastgesteld dat de scheepseigenaar niet beperkingsgerechtigd was. Dit kan tot gevolg hebben dat de schuldeisers geen enkele reële uitvoeringsmogelijkheid meer hebben<sup>797</sup>. De Zeewet bepaalt ook hierover niets. Zoals hieronder zal blijken<sup>798</sup>, werd voor deze problematiek een oplossing voorgesteld door het CMI, die in het Belgisch Scheepvaartwetboek kan worden opgenomen.

---

<sup>793</sup> Over het begrip, zie kort Van Quickenborne, M., *Borgtocht*, Antwerpen, E. Story-Scientia, 1999, 36, nr. 72.

<sup>794</sup> Zie *supra*, nr. 4.45.

<sup>795</sup> Vgl. Stevens Bva, 132, nr. 264.

<sup>796</sup> Zie nader Stevens Bva, 133-134, nr. 268; vgl. *infra*, nr. 4.437 omtrent het Duitse recht.

<sup>797</sup> Stevens Bva, 131, nr. 262.

<sup>798</sup> Zie *infra*, nr. 4.411.

**4.380.** Ook wat betreft de betwistingen betreffende de vorming van het fonds is een aanpassing en verbetering van de huidige wettelijke regeling wenselijk. Vooraleer daarop in te gaan weze eraan herinnerd dat de voorzitter in het raam van de eigenlijke fondsvorming twee beschikkingen geeft: een eerste waarin hij de “bevel [geeft] tot instelling van de procedure tot vorming van het fonds” (art. 48, § 3, eerste lid Zeewet), en een tweede waarin hij de vorming van het fonds vaststelt (art. 48, § 5, eerste lid). De wettelijke terminologie m.b.t. de eerste beschikking laat te wensen over, want op dat ogenblik is de procedure reeds ingesteld (m.n. door het indienen van het verzoekschrift), en bovendien gaat het niet om een “bevel” in de echte zin van het woord, want de scheepseigenaar kan er na het bevel nog steeds van afzien om daadwerkelijk fonds te stellen, en ter zake geldt geen enkele sanctie<sup>799</sup>. Hoewel ook de Nederlandse wetgeving van een “bevel” van de rechtbank gewaagt<sup>800</sup>, verdient het de voorkeur in het Belgisch Scheepvaartwetboek een andere term te hanteren. Omdat fondsvorming een recht is, ware de term “machtiging” echter evenmin adequaat. Zoals hieronder nader uiteengezet<sup>801</sup>, wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geopteerd voor een meer neutrale terminologie.

**4.381.** Artikel 48, § 5, vierde lid van de Zeewet regelt enkel het “verzet” tegen de tweede beschikking, dat binnen de drie maanden ingesteld moet worden bij de rechtbank van koophandel. Het gebruik van de term “verzet” en het feit dat de partijen die verzet aantekenen geen partij waren bij de oorspronkelijke beslissing zou op het eerste gezicht kunnen doen besluiten dat het hier gaat om een derdenverzet in de zin van artikel 1122 Ger.W.. Derdenverzet dient evenwel te worden ingesteld voor dezelfde rechter die de bestreden uitspraak heeft gewezen, wat hier niet het geval is. Derdenverzet is bovendien een buitengewoon rechtsmiddel, dat slechts een beperkte draagwijdte heeft. De rechter die over een derdenverzet moet oordelen, kan de bestreden beslissing enkel vernietigen, niet aanpassen, en een eventuele vernietiging geldt enkel t.o.v. de partij die het derdenverzet heeft ingesteld, niet t.o.v. andere partijen. Anders dan voorgehouden in bepaalde rechtspraak<sup>802</sup>, gaat het volgens rechtsleer niet om een derdenverzet in de zin van het Gerechtelijk Wetboek, maar om een specifieke procedure ten gronde, waarin de rechtbank alle aspecten van en betwistingen betreffende het gevormde beperkingsfonds opnieuw kan beoordelen, en waarin de rechtbank de beschikkingen van de voorzitter kan bevestigen, wijzigen of tenietdoen<sup>803</sup>.

Bovendien, en nog ernstiger, wordt het bestaande systeem van “verzet” tegen de tweede beschikking volledig ondergraven door het feit dat niets is bepaald over de rechtsmiddelen die kunnen worden aangewend tegen de eerste beschikking van de voorzitter. Doorgaans wordt aangenomen dat tegen deze eerste beschikking derdenverzet kan worden ingesteld bij de voorzitter, en dus niet bij de rechtbank van koophandel zoals onder artikel 48, § 5, vierde lid van de Zeewet<sup>804</sup>. Het derdenverzet zou moeten worden ingesteld binnen de normale termijn, d.w.z. binnen de 30 jaar (art. 1128 Ger.W.)<sup>805</sup>. Men vraagt zich af wat de waarde is van de verzetsprocedure van artikel 48, § 5, vierde lid van de Zeewet, aan te vatten binnen de drie maanden, wanneer men tot 30 jaar na datum derdenverzet kan instellen tegen de eerste beschikking van de voorzitter en zo een eventueel reeds volledig verdeeld en afgesloten

<sup>799</sup> Stevens Bva, 139-140, nr. 278.

<sup>800</sup> Zie *infra*, nr. 4.472 en inz. in vn. aldaar.

<sup>801</sup> Zie *infra*, nr. 4.562.

<sup>802</sup> Antwerpen 5 mei 2008, *RHA* 2008, 134.

<sup>803</sup> Stevens Bva, 169-170, nr. 331.

<sup>804</sup> Vgl. Antwerpen 5 mei 2008, *RHA* 2008, 134.

<sup>805</sup> Stevens Bva, 165, nr. 327.



beperkingsfonds toch weer in vraag kan stellen<sup>806</sup>. Daarenboven zou de voorzitter, oordelend op derdenverzet, zijn eerste beschikking niet kunnen verbeteren, maar enkel kunnen vernietigen<sup>807</sup>. Gelet op deze problemen en het feit dat de kwalificatie als derdenverzet niet past in de gemeenrechtelijke definitie van dit rechtsmiddel<sup>808</sup> werd in de rechtsleer gesuggereerd dat derdenverzet tegen de eerste beschikking van de voorzitter *niet* mogelijk is<sup>809</sup>, en dat de specifieke verzetsprocedure geregeld in artikel 48, § 5, vierde lid van de Zeewet uitputtend is.

In het Belgisch Scheepvaartwetboek dient expliciet te worden voorzien in één enkel rechtsmiddel, dat beide beschikkingen betreft, dat moet worden benut binnen een (relatief) korte termijn en ten aanzien waarvan de rechtbank van koophandel de bevoegdheid bezit. De rechtbank van koophandel zou dan ten gronde oordelen over alle betwistingen betreffende de vorming van het beperkingsfonds<sup>810</sup>. Tevens dient te worden bepaald dat de rechtbank de bestreden beschikkingen niet enkel kan vernietigen, maar in voorkomend geval ook kan aanpassen. Zo kunnen nutteloze bijkomende procedures worden vermeden. In het andere geval zou de verzoeker er immers toe worden gedwongen om de procedure van meet af aan opnieuw aan te vatten, bijv. met een hoger beperkingsbedrag.

**4.382.** Betwistingen betreffende de rechtsgeldigheid van het fonds kunnen ook een probleem met zich brengen i.v.m. de lichte van beslagen en de teruggave van zekerheden. Artikel 13.2 van het LLMC-Verdrag bepaalt dat, wanneer een fonds is gevormd, in een aantal omstandigheden beslagen verplicht moeten worden gelicht en zekerheden moeten worden teruggegeven. Artikel 13.2 van het CLNI-Verdrag bevat een corresponderende regeling. Voormeld principe is een bescherming van de scheepseigenaar, en maakt zelfs één van de belangrijkste rechtsgevolgen van de fondsvorming uit.

Wanneer een schuldeiser een rechtsmiddel tegen de fondsvorming instelt en de rechter het gegrond verklaart en inz. vaststelt dat de scheepseigenaar niet gerechtigd was de aansprakelijkheidsbeperking in te roepen, kan de schuldeiser in theorie wel opnieuw beslag leggen om een nieuwe zekerheid te bekomen, maar is de kans in de praktijk reël dat hij daartoe niet meer de gelegenheid zal hebben. In die omstandigheden kan de schuldeiser ernstig nadeel lijden. Daarom wordt er soms voor gepleit om beslagen slechts te lichten en zekerheden slechts vrij te geven nadat uitspraak is gedaan over het rechtsmiddel dat tegen de fondsvorming werd ingesteld<sup>811</sup>. De huidige procedurebepalingen van de Zeewet besteden aan deze problematiek geen aandacht. Het principe dat fondsvorming leidt tot een opheffing van beslagen en teruggave van de zekerheden dient alleszins gehandhaafd te blijven, want het betreft een elementair gevolg van de fondsvorming en wordt, met nadere toepassingsvoorwaarden, voorgeschreven door het LLMC-Verdrag en het CLNI-Verdrag. In de rechtsleer wordt ervoor gepleit om in uitzonderlijke gevallen, m.n. wanneer er ernstige aanwijzingen zijn dat de scheepseigenaar uiteindelijk niet gerechtigd zal zijn zijn aansprakelijkheid te beperken, *en* er ernstige redenen zijn om aan te nemen dat de schuldeiser geen mogelijkheid meer zal hebben om een nieuwe zekerheid te bekomen, een afwijking toe te laten, door aan rechtsmiddelen tegen de beslissing tot vaststelling van de vorming

---

<sup>806</sup> Stevens Bva, 167, nr. 329.

<sup>807</sup> Stevens Bva, 166, nr. 327.

<sup>808</sup> De eerste beschikking benadeelt niet de rechten van derden, en schuldeisers kunnen in principe geen derdenverzet instellen tegen uitspraken m.b.t. hun schuldenaar (zie art. 1122 Ger.W. en desbetreffend nader Stevens Bva, 167-169, nr. 330).

<sup>809</sup> Zie nogmaals Stevens Bva, 167, nr. 329.

<sup>810</sup> I.v.m. de aangelegenheden waaromtrent de rechtbank op grond van art. 48, § 5, vierde lid Zeewet kan oordelen, zie Stevens Bva, 166-167, nr. 328.

<sup>811</sup> Zie Stevens Bva, 158-159, nr. 313, en de aldaar aangehaalde bronnen.

van het fonds schorsende werking te verlenen en niet, of minstens niet onmiddellijk tot de opheffing van een beslag over te gaan<sup>812</sup>.

De opname van een wettelijke regeling in die zin in het Belgisch Scheepvaartwetboek lijkt echter niet mogelijk zonder de verdragsregelingen geweld aan te doen. Vooreerst zijn de gevolgen van de fondsvorming duidelijk in de verdragen bepaald. De verdragsbepalingen laten maar in beperkte mate een appreciatieruimte aan de rechter (zie art. 13.2, eerste zin LLMC-Verdrag en art. 13.2 CLNI-Verdrag). Het is niet wenselijk en allicht zelfs niet mogelijk om de rechterlijke beoordelingsvrijheid bij nationale wet uit te breiden. De verdragen laten de nationale wetgever slechts een beperkte manoeuvreerruimte, m.n. om – zonder afbreuk te doen aan de verdragstekst – de regels betreffende de "vorming" en de "verdeling" van het beperkingsfonds en de daarmee verband houdende procedure te regelen (zie art. 14 LLMC-Verdrag en art. 14 CLNI-Verdrag). De bedoelde regels betreffende de "vorming" van het fonds zijn opgenomen in artikel 11 van het LLMC-Verdrag, deze betreffende de "verdeling" ervan in artikel 12 van het LLMC-Verdrag. De rechtsgevolgen van de fondsvorming, waar de hier behandelde problematiek betrekking op heeft, zijn geregeld in een *andere* bepaling van het Verdrag, m.n. artikel 13 (zie de corresponderende art. 11, 12 en 13 CLNI-Verdrag). Ook de systematiek van de verdragsbepalingen geeft dus aan dat de nationale wetgever niet aan de rechtsgevolgen van de fondsvorming kan tornen. Onmogelijk is dit trouwens bij voorbaat m.b.t. de gevallen van verplichte lichting van de beslagen, die onwrikbaar in de verdragstekst zijn omschreven (art. 13.2, tweede zin LLMC-Verdrag). Wat de andere gevallen betreft beschikt de rechter wel over een appreciatiebevoegdheid, maar is het evenmin gewenst, zo al mogelijk, om in de wet nadere bepalingen op te nemen.

De hieronder vermelde Duitse en Nederlandse voorbeelden, waarin de rechter tenuitvoerleggingsmaatregelen uitzonderlijk kan handhaven<sup>813</sup> resp. de vrijgave door de wet aan strikte bijkomende condities wordt onderworpen<sup>814</sup> noch de controverses in het Franse recht<sup>815</sup> leveren argumenten op om de omwille van de verdragsconformiteit noodzakelijke nationale wetgevende terughoudendheid op te geven. De poging van het CMI om de kwestie nader te reguleren via Richtsnoeren heeft een bijzonder onduidelijk resultaat opgeleverd<sup>816</sup>, dat alleen maar onderlijnt dat een bevredigende oplossing alleen kan worden bereikt door een verdragswijziging.

**4.383.** Een verwant probleem rijst omtrent de rechtspositie van de schuldeisers wanneer het beperkingsfonds in de loop van de procedure – vóór de verdeling – wordt ontbonden. Deze situatie kan zich bijv. voordoen wanneer een rechtsmiddel tegen de fondsvorming gegrond wordt verklaard omdat de schuldenaar zich niet op de beperking van zijn aansprakelijkheid kan beroepen. De ontbinding van het fonds zou normalerwijze met zich meebrengen dat het beperkingsfonds aan de fondssteller wordt teruggestort, waardoor de positie van de schuldeisers wordt benadeeld (overigens zijn de beslagen op dat ogenblik waarschijnlijk gelicht, of de zekerheden teruggegeven). De Zeewet bepaalt hierover echter niets. De Nederlandse wetgever<sup>817</sup> en de CMI-Richtsnoeren over de beperkingsprocedure<sup>818</sup> besteden er wel aandacht aan. Het is wenselijk de kwestie ook in het Belgisch Scheepvaartwetboek expliciet te regelen.

---

<sup>812</sup> Stevens Bva, 159, nr. 313.

<sup>813</sup> Zie *infra*, nr. 4.436.

<sup>814</sup> Zie *infra*, nr. 4.473.

<sup>815</sup> Zie *infra*, nr. 4.459.

<sup>816</sup> Zie *infra*, nr. 4.409.

<sup>817</sup> Zie *infra*, nr. 4.476.

<sup>818</sup> Zie *infra*, nr. 4.411.

**4.384.** De Belgische wetgever heeft zich voor het uitwerken van de vereffeningprocedure gebaseerd op de faillissementsprocedure<sup>819</sup>. Hoewel, zoals hieronder nog zal blijken, de faillissementsprocedure ook in andere landen als inspiratiebron werd genomen, is op deze keuze, en inz. op de wetgevingstechnische uitwerking ervan in de Belgische Zeewet wel wat aan te merken.

**4.385.** Vooreerst verschilt de taak van de vereffenaar van een beperkingsfonds in vrij belangrijke mate van deze van de curator van een faillissement. Daar waar de curator zelf de activa van de gefailleerde moet opzoeken en realiseren, krijgt de vereffenaar de "activa" (d.w.z. het fonds) probleemloos te zijner beschikking gesteld. Dit alleen al wetigt dat de faillissementswetgeving ter zake niet slaafs in de scheepvaartwetgeving wordt gekopieerd. Zoals hieronder nog zal blijken, is van de onderzochte landen België het enige waar de wetgever bepalingen van de faillissementswetgeving bij wijze van loutere verwijzing van toepassing heeft verklaard. In alle andere onderzochte landen geldt blijkbaar een volledig op zich staande zeerechtelijke regeling.

**4.386.** Concreet verklaren de artikelen 48 en 50 van de Zeewet een aantal bepalingen van de oude Faillissementswet van toepassing (meer bepaald de art. 460, 462, 463, 496-500, 502-504 en 508<sup>820</sup>). Deze Faillissementswet werd met ingang van 1 januari 1998 echter opgeheven<sup>821</sup>. Deze

---

<sup>819</sup> *Parl.St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 536/1, 6.

<sup>820</sup> Deze bepalingen luiden (in de versie vastgesteld bij W. 21 oktober 1997 houdende vaststelling van de Nederlandse tekst van het Wetboek van Koophandel, met uitzondering van Boek I, Titel VIII en IX, van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, van de gecoördineerde wetten van 25 september 1946 op het gerechtelijk akkoord en van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en Zeevisserij, *BS* 27 november 1997):

Art. 460

*Hij die tot vereffenaar is benoemd legt binnen vijftien dagen na zijn benoeming ter openbare terechtzitting van de rechtbank van koophandel de eed af dat hij zich goed en getrouw zal kwijten van het ambt van faillissementscurator.*

Art. 462

*De rechtbank van koophandel kan te allen tijde de rechter-commissaris van een faillissement vervangen door een van haar andere leden, en zij kan ook de curators of een van hen ontslaan, hen door andere vervangen of hun getal vermeerderen.*

*De curators wier ontslag wordt gevorderd, worden vooraf opgeroepen en gehoord in raadkamer. Het vonnis wordt uitgesproken ter terechtzitting.*

Art. 463

*De rechter-commissaris heeft in het bijzonder opdracht om op het beheer en de vereffening van de failliete boedel toezicht te houden en de verrichtingen te bespoedigen; hij doet ter terechtzitting verslag over alle geschillen waartoe het faillissement aanleiding geeft, hij beveelt de dringende maatregelen die noodzakelijk zijn tot beveiliging en bewaring van de goederen van de boedel, en in de vergaderingen van de schuldeisers van de gefailleerde is hij voorzitter.*

*De rechter-commissaris kan buiten zijn arrondissement alle tot zijn opdracht behorende handelingen verrichten, wanneer hij van oordeel is dat ernstige of dringende omstandigheden zulks vereisen.*

*De beschikkingen van de rechter-commissaris zijn uitvoerbaar bij voorraad.*

*Tegen die beschikkingen staat beroep open bij de rechtbank van koophandel.*

Art. 496

*De schuldeisers van de gefailleerde zijn gehouden de aangifte van hun vorderingen, samen met hun titels, ter griffie van de rechtbank van koophandel neer te leggen binnen de termijn die in het vonnis van faillietverklaring bepaald is. De griffier houdt er aantekening van en geeft een ontvangstbewijs af.*

*De schuldeisers worden te dien einde gewaarschuwd door middel van de bekendmakingen voorgeschreven bij artikel 472. Zij worden bovendien, zodra zij bekend zijn, gewaarschuwd bij een ter post aangetekende brief van de curators. Deze brief vermeldt de dagen en uren, bepaald voor het sluiten van het proces-verbaal van verificatie der schuldvorderingen en voor de behandeling van de geschillen die uit deze verificatie mochten ontstaan.*

*Aan de minuut van de brief, die door de rechter-commissaris wordt geviséerd, worden en blijven de desbetreffende ontvangstbewijzen gehecht.*

Art. 497

*Zijn er schuldeisers die hun verblijfplaats of hun woonplaats buiten het Rijk hebben en voor wie de bij het vonnis van faillietverklaring bepaalde termijn te kort is, dan wordt deze te hunnen behoeve door de rechtercommissaris naar*

---

omstandigheden verlengd; van deze verlenging wordt melding gemaakt in de brief die aan die schuldeisers wordt toegezonden overeenkomstig artikel 496.

Art. 498

Elke aangifte vermeldt de naam, de voornamen, het beroep en de woonplaats van de schuldeiser, het bedrag en de oorzaken van zijn schuldvordering, de eraan verbonden voorrechten, hypotheek- of pandrechten, en de titel waarop zij berust.

De aangifte eindigt met een verklaring gesteld in de volgende bewoordingen:

"Ik verklaar naar eer en geweten dat deze schuldvordering waar en oprecht is."

of

"J'affirme en honneur et conscience que ma créance est sincère et véritable."

of

"Ich versichere hiermit auf Ehre und Gewissen dass meine Forderung aufrichtig und wahrheitsgetreu ist."

Zij wordt getekend door de schuldeiser, of in zijn naam door een gemachtigde; in het laatste geval moet de volmacht aan de aangifte worden gehecht, zij moet het bedrag van de schuldvordering vermelden en de bij dit artikel voorgeschreven verklaring inhouden.

Art. 499

De aangifte van de schuldeiser die zijn woonplaats niet heeft in de gemeente waar de rechtbank zitting houdt, bevat keuze van woonplaats in die gemeente.

Bij gebreke van keuze van woonplaats kunnen hem alle betekeningen en mededelingen gedaan worden ter griffie van de rechtbank.

Art. 500

De verificatie van de schuldvorderingen wordt door de curators verricht naar gelang zij ter griffie aangegeven worden; zij geschiedt ten overstaan van de rechter-commissaris en in tegenwoordigheid of althans na behoorlijke oproeping van de gefailleerde. De titels worden getoetst aan de boeken en bescheiden van de gefailleerde.

De schuldvorderingen van de curators worden geverifieerd door de rechtercommissaris.

Bij elke vergadering maken de curators een proces-verbaal van de verrichtingen op, dat door hen en door de rechter-commissaris wordt ondertekend. Het geeft de woonplaats op van de schuldeisers en hun gemachtigden. Het bevat een korte beschrijving van de overgelegde titels, vermeldt de overschrijvingen, doorbalingen en tussenregels, en verklaart of de vordering wordt erkend of betwist.

In geval van betwisting of wanneer de vordering niet volledig bewezen schijnt te zijn, verdagen de curators hun beslissing tot het tijdstip waarop het proces-verbaal van verificatie gesloten wordt, en, indien de schuldeiser op het ogenblik van de verdaging niet tegenwoordig is in persoon of bij gemachtigde, zenden zij hem daarvan dadelijk bericht bij een ter post aangetekende brief.

Art. 502

Op de vergadering belegd voor de sluiting van het proces-verbaal van verificatie, wordt elke aangegeven vordering die betwist wordt of nog niet is erkend, onderzocht op tegenspraak. De curators ondertekenen op de titel van elke erkende en niet betwiste vordering de volgende verklaring: "Opgenomen in het passief van het faillissement van ..., voor een bedrag van ..., de ...".

De rechter-commissaris viseert de verklaring; hij verwijst alle geschillen betreffende niet erkende vorderingen naar de rechtbank.

Art. 503

De gefailleerde en de schuldeisers wier vorderingen geverifieerd of op de balans gebracht zijn, kunnen de verificatie van de vorderingen bijwonen en bezwaren inbrengen tegen de verrichte en de te verrichten verificaties. Na de sluiting van het proces-verbaal van verificatie kunnen, op straffe van nietigheid, tegen de verrichte en in dat proces-verbaal begrepen verificaties geen bezwaren worden ingediend dan bij akten, aan de schuldeisers die de aangifte hebben gedaan, betekend en samen met de bewijsstukken ter griffie neergelegd twee dagen voor de terechtzitting waarop de geschillen moeten worden behandeld.

Bezwaren tegen verificaties verricht na de sluiting van het proces-verbaal van verificatie moeten, eveneens op straffe van nietigheid, betekend worden binnen tien dagen na de erkenning van de betwiste vordering. Ten aanzien van de schuldeisers die na het laatstgenoemde tijdstip erkend zijn, loopt die termijn evenwel eerst vanaf de verificatie van hun vorderingen.

Art. 504

Op de dag bij het vonnis van faillietverklaring bepaald voor de behandeling van de geschillen, doet de rechter-commissaris verslag, en de rechtbank, die aldus van de geschillen kennis neemt, beslist onvervuld en met voorrang boven alle andere zaken, zo mogelijk bij een enkel vonnis, alle geschillen over de verificatie van de schuldvorderingen, zonder te wachten tot het einde van de overeenkomstig artikel 497 verlengde termijnen en zonder voorafgaande dagvaarding. Het vonnis wordt gewezen nadat de curators, de gefailleerde en de schuldeisers die een bezwaar hebben ingebracht en een aangifte gedaan, over en weer zijn gehoord, indien zij verschijnen.

De geschillen die niet vatbaar zijn voor dadelijke beslissing, worden afzonderlijk behandeld. De rechtbank kan echter bij voorraad beslissen dat de schuldeisers wier vorderingen betwist worden, tot de raadpleging en stemming over het akkoord zullen worden toegelaten voor een bij hetzelfde vonnis te bepalen bedrag. Geeft zij daarover geen beslissing, dan kunnen de schuldeisers wier vorderingen betwist worden, aan de verrichtingen van het faillissement niet deelnemen zolang over het geschil zelf geen uitspraak is gedaan.

Verzet is niet ontvankelijk tegen een krachtens dit artikel gewezen vonnis, noch tegen latere vonnissen over de afzonderlijk behandelde geschillen. Het vonnis dat de schuldeisers wier vorderingen betwist worden bij voorraad toelaat, is bovendien niet vatbaar voor hoger beroep of cassatieberoep.

Art. 508

toestand wordt in de rechtsleer “ergerlijk” genoemd. Ter oplossing werd verdedigd dat de oude bepalingen in het raam van de Zeewet moeten worden geacht hun gelding te hebben behouden<sup>822</sup>.

Bij nader toezien lijkt deze laatste stelling correct. Normalerweise wordt inderdaad aangenomen dat de opheffing van de rechtsregel waarnaar wordt verwezen zonder invloed is op de verwijzing. Die blijft verwijzen naar de tekst zoals hij vóór de opheffing bestond. De bedoeling van de wetgever kan immers niet worden afgeleid uit feiten of regelen die, in de tijd volgend op de te interpreteren regeling waarnaar wordt verwezen, uiteraard niet aan de wetgever bekend waren<sup>823</sup>. Toch heeft de Raad van State éénmaal beslist dat er, in geval van opheffing van de wet waarnaar verwezen is, aanleiding is tot toepassing van de overeenkomstige bepalingen van de nieuwe wet<sup>824</sup>. Het Hof van Cassatie heeft in een recent arrest dienaangaande de volgende regel geformuleerd:

*Een opheffen wetsbepaling waarnaar wordt verwezen door een niet opgeheven wettekst moet in de regel geacht worden van kracht te blijven voor de toepassing van de niet opgeheven wet. Deze regel is echter niet van toepassing als uit de strekking van de opheffingsbepaling blijkt dat het niet alleen de bedoeling is een bepaalde wettekst op te heffen, maar ook deze wettekst niet langer te behouden voor de toepassing van andere wetten waarin naar de opgeheven wettekst wordt verwezen*<sup>825</sup>.

In het onderhavig geval lijkt de opheffing van de Faillissementswet niet de bedoeling te hebben gehad om ook de procedure van aansprakelijkheidsbeperking in de Zeewet te beïnvloeden, maar toch kan niet worden ontkend dat de verwijzing naar bepalingen van de oude Faillissementswet enige rechtsonzekerheid met zich brengt en wetgevingstechnisch onelegant is.

**4.387.** Bovendien worden een aantal bepalingen van de Faillissementswet, die door de Zeewet van toepassing worden verklaard, uiteindelijk toch niet toegepast, omdat zij voorbijgestreefd zijn of eenvoudig omdat de Zeewet zelf een andere procedure vastlegt.

Merkwaardig genoeg is de tekst van de Zeewet in diverse opzichten inderdaad niet compatibel met de bepalingen van de Faillissementswet waarnaar hij zelf verwijst. Dit is bijv. het geval met artikel 51, § 2 van de Zeewet, dat bepaalt dat de vereffenaar een ontwerp van verdeling opmaakt en het aan de schuldeisers mededeelt en dat, (alleen) in geval van betwisting van het ontwerp van verdeling, de rechtbank van koophandel wier voorzitter van het geding kennis heeft genomen, uitspraak doet op verslag van de vereffenaar. Het eveneens toepasselijke artikel 504 van de oude

---

*De bekende of onbekende schuldeisers die in gebreke blijven hun schuldvorderingen aan te geven of te bevestigen binnen de termijn bij het vonnis van faillietverklaring bepaald en krachtens artikel 497 verlengd, komen niet in aanmerking voor de uitdelingen; zij kunnen hun vorderingen echter aangeven en bevestigen tot en met de slotuitdeling. Hun aangiften schorten de bevolen uitdelingen niet op, maar bij nieuwe uitdelingen na die aangiften bevolen, komen zij in aanmerking voor het bedrag dat door de rechter-commissaris bij voorraad bepaald is en in reserve wordt gehouden totdat hun vorderingen erkend zijn. In alle gevallen dragen zij de kosten waartoe de verificatie en de erkenning aanleiding hebben gegeven en kunnen zij niets vorderen van de reeds voor hun aangiften bevolen uitdelingen; zij hebben evenwel het recht de percenten waarop zij bij de eerste uitdelingen aanspraak hadden kunnen maken, vooraf te nemen uit het nog niet uitgedeelde actief, indien zij bewijzen dat het hun onmogelijk is geweest hun aangifte en bevestiging te doen binnen de bepaalde termijn.*

<sup>821</sup> Art. 149 Faillissementswet 8 augustus 1997 (BS 28 oktober 1997).

<sup>822</sup> Stevens Bva, 137-138, nr. 275.

<sup>823</sup> Zie Coremans, H. en Van Damme, M., *Beginnelsen van wetgevingstechniek en behoorlijke regelgeving*, Brugge, Die Keure, 1994, 95, nr. 173.

<sup>824</sup> Coremans, H. en Van Damme, M., *Beginnelsen van wetgevingstechniek en behoorlijke regelgeving*, Brugge, Die Keure, 1994, 95, nr. 173; vgl. echter ook de latere editie: Coremans, H. en Van Damme, M., *Beginnelsen van wetgevingstechniek en behoorlijke regelgeving*, Brugge, Die Keure, 2001, 123-124, nr. 173 en de verwijzingen aldaar.

<sup>825</sup> Cass. 20 december 2007, [www.cass.be](http://www.cass.be).

Faillissementswet suggereert echter een ingewikkelder werkwijze en inz. dat er sowieso een zitting moet zijn. In de praktijk wordt de regeling van de oude Faillissementswet niet gevolgd<sup>826</sup>.

Artikel 499 van de oude Faillissementswet, waarnaar de artikelen 48 en 50 van de Zeewet nog verwijzen, bepaalt dat de schuldeiser woonstkeuze moet doen in de gemeente waar de rechtbank waar de aangifte van schuldvordering wordt gedaan, zitting houdt. De regel m.b.t. woonstkeuze in de gemeente van de rechtbank lijkt thans niet meer zinvol<sup>827</sup>. Onder de huidige Faillissementswet is woonstkeuze overigens enkel nog vereist wanneer de schuldeiser buiten de EU gevestigd is (art. 64, eerste lid).

**4.388.** Artikel 48 Zeewet voorziet niet enkel in de aanstelling van een vereffenaar, maar tevens in de aanstelling van een rechter-commissaris. In verband hiermee rijst de principiële vraag welke toegevoegde waarde een rechter-commissaris in de zeerechtelijke beperkingsprocedure biedt. Rechtsvergelijkende<sup>828</sup> en ook binnenlandse<sup>829</sup> elementen suggereren alvast dat de tussenkomst van een rechter-commissarisfiguur niet van wezenlijk belang is en even goed achterwege kan worden gelaten.

**4.389.** De neerlegging van de aangifte van een schuldvordering ter griffie wordt geacht de verjaring te stuiten<sup>830</sup>, doch dit wordt niet uitdrukkelijk in de Zeewet bevestigd. Het is aangewezen om het stuitende effect van een aangifte in het Belgisch Scheepvaartwetboek uitdrukkelijk te bevestigen.

**4.390.** De schuldeisers moeten hun vorderingen neerleggen ter griffie. Deze vorderingen moeten vervolgens door de vereffenaar worden geverifieerd. Hierbij wordt onderzocht of de scheepseigenaar inderdaad de gevorderde bedragen verschuldigd is, of het gaat om vorderingen die voor beperking in aanmerking komen, enz.

In dit verband rijzen diverse problemen m.b.t. het ogenblik waarop de vereffenaar de verificatie aanvat, de daarbij te hanteren werkwijze en de rechten van de andere schuldeisers.

Met betrekking tot de aanvang van de verificatie bepaalt artikel 50, § 1 van de Zeewet dat de vereffenaar zijn opdracht verder zet "zodra de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar vaststaat". Op welke wijze of door wie deze aansprakelijkheid moet worden vastgesteld, wordt echter niet bepaald. Impliciet wordt hier de hypothese bedoeld waarin een schuldeiser een afzonderlijke procedure ten gronde inleidt, die uitmondt in een veroordeling van de scheepseigenaar. Daarbij wordt echter uit het oog verloren dat een schuldeiser niet verplicht is om een afzonderlijke procedure ten gronde in te leiden. Hij mag er ook voor opteren om zijn vordering enkel op basis van stukken bij de vereffenaar in te dienen. In dergelijke hypothese kan de vereffenaar niet wachten "tot de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar vaststaat", maar moet hij zelf de gegrondheid en de omvang van de vordering beoordelen en zijn standpunt ter zake opnemen in zijn verslag<sup>831</sup>. De formulering van de wettekst is dus inadequaat.

---

<sup>826</sup> Zie Stevens Bva, 142-143, nr. 286 en ook 173, nr. 334.

<sup>827</sup> Stevens Bva, 144, nr. 293.

<sup>828</sup> Vgl. Rohart, J.-S., "Procédures de constitution des fonds de limitation de responsabilité des propriétaires de navires", *DMF* 1982, (696), 701; zie nader *infra*, nr. 4.498. In Duitsland wordt geen rechter-commissaris, maar enkel een vereffenaar ("Sachwalter") aangesteld, en bepaalde rechtsleer vraagt zich zelfs af of die in eenvoudige gevallen wel nodig is (zie nader *infra*, nr. 4.433).

<sup>829</sup> Art. 3, § 2 CLC-Uitvoeringswet bepaalt m.b.t. CLC-beperkingsfondsen dat de aan de rechter-commissaris opgedragen taak wordt uitgeoefend "door een rechter door de voorzitter daartoe aangewezen".

<sup>830</sup> Stevens Bva, 144, nr. 291; Smeesters-Winkelmolen I, 228, nr. 149.

<sup>831</sup> Stevens Bva, 172, nr. 333.

Zoals reeds aangestipt<sup>832</sup> strookt de vereffeningpraktijk niet volledig met de procedureregeling vervat in de oude Faillissementswet, die nochtans uitdrukkelijk van toepassing is verklaard. De vergaderingen ter verificatie van de schuldvorderingen met oproeping van de gefailleerde (scheepseigenaar) die de curator (vereffenaar) moet organiseren en waarvan hij een proces-verbaal moet opstellen, de mogelijkheid voor reeds geverifieerde schuldeisers om dergelijke vergaderingen bij te wonen, de afsluitende vergadering voor de sluiting van het proces-verbaal van verificatie, waarvan de datum moet worden vermeld in de kennisgeving aan de schuldeisers, enz. worden in de praktijk van de vereffening van een beperkingsfonds naar verluidt niet toegepast. In werkelijkheid wordt de summiere procedure van artikel 51, § 2 van de Zeewet gehanteerd: zodra de vereffenaar zijn werkzaamheden kan verderzetten, onderzoekt hij de ingediende schuldvorderingen<sup>833</sup> en stelt hij een ontwerp van verdeling op, dat aan de schuldeisers wordt meegedeeld. Indien één of meer schuldeisers bezwaren tegen het ontwerp van de vereffenaar formuleren, wordt de zaak naar de rechtbank van koophandel verwezen om ten gronde te worden beoordeeld.

De procedurebepalingen dienen alleszins te worden gestroomlijnd. De verwijzingen naar typische handelingen uit de faillissementsprocedure, die bij een beperkingsfonds niet worden uitgevoerd, dienen te worden geschrapt. De procedure, die thans reeds in essentie is vastgelegd in artikel 51, § 2 van de Zeewet, dient opnieuw en nader te worden uitgewerkt. De taak van de vereffenaar dient erin te bestaan de diverse problemen die bij een beperkingsfonds rijzen te onderzoeken en hierover een advies en voorstel van beslissing te formuleren. Dit advies dient te worden meegedeeld aan alle schuldeisers, die vervolgens over een bepaalde periode beschikken om bezwaar te formuleren. Komt er geen bezwaar binnen de termijn, dan dient het advies van de vereffenaar bindend te worden en kan op de punten waarover in dit advies wordt beslist in het verdere verloop van de procedure niet meer worden teruggekomen. Komt er wel bezwaar, dan dient de vereffenaar de zaak aan te brengen bij de rechtbank van koophandel, die ten gronde zal beslissen over de punten waarover betwisting bestaat. In de meeste gevallen zal de vereffenaar allicht slechts één (globaal) advies opstellen, doch het kan nuttig zijn dat de vereffenaar één of meer tussenadviezen opstelt, om over bepaalde punten reeds tot een definitieve beslissing te komen. Ook wanneer het fonds is verdeeld en moet worden afgesloten, of wanneer het fonds moet worden ontbonden zonder dat het tot een vereffening-verdeling komt, kan deze werkwijze worden gevolgd: de vereffenaar stelt een advies op waarin hij de feiten uiteenzet en de te nemen stappen voorstelt, en deelt dit advies ter goedkeuring mee aan de schuldeisers.

Ten slotte rijst de vraag wat m.b.t. de verificatie van schuldvorderingen de rechten zijn van de andere schuldeisers. Wanneer een schuldeiser niet reeds over een veroordeling beschikt en zijn vordering louter op basis van stukken indient, kunnen de overige schuldeisers uiteraard hun mening kenbaar maken over de gegrondheid van de aldus ingediende vordering (zie art. 503 oude Faill.W.). Indien de schuldeiser echter wel reeds over een (binnenlandse of buitenlandse) veroordeling beschikt, liggen de zaken moeilijker. De overige schuldeisers zijn weliswaar geen partij geweest bij de procedure die tot deze veroordeling heeft geleid, en de uitspraak heeft t.o.v. hen dus geen gezag van gewijsde, maar anderzijds mag deze veroordeling ook niet worden ontdaan van elke waarde, waardoor de schuldeiser in kwestie eigenlijk bijna zou worden gedwongen om de procedure ten gronde opnieuw te voeren voor de rechter waar het fonds werd gevormd. Dit zou proceseconomisch weinig efficiënt zijn, en zou bovendien indruisen tegen de bedoelingen van de opstellers van het LLMC-Verdrag. In het raam van het CLC-Verdrag is dit probleem minder nijpend, omdat daar de vorderingen ten gronde worden geconcentreerd bij de

---

<sup>832</sup> Zie *supra*, nr. 4.387.

<sup>833</sup> Dit gebeurt in de praktijk naar verluidt door de vereffenaar zelf, zonder oproeping van de scheepseigenaar, en dit in strijd met artikel 49, § 2 van de Zeewet, dat bepaalt dat de verzoeker voor alle verrichtingen van de procedure tot vereffening en verdeling van het beperkingsfonds moet worden opgeroepen.

rechter van de plaats van verontreiniging. In de Belgische rechtsleer werd gesteld dat een vonnis in principe volstaat om het bewijs te leveren van het bestaan en de omvang van de schuldvordering, en dat slechts in uitzonderlijke omstandigheden kan worden overgegaan tot het herbekijken van wat in dit vonnis werd geoordeeld<sup>834</sup>. Zoals hieronder blijkt, heeft ook het CMI aan deze problematiek aandacht besteed<sup>835</sup>. Een uitdrukkelijke regeling in het Belgisch Scheepvaartwetboek ware hoe dan ook nuttig.

**4.391.** Zodra het advies van de vereffenaar is goedgekeurd, rijzen omtrent de eigenlijke verdeling van de gelden in wezen geen problemen meer. Mede in het licht van buitenlandse voorbeelden<sup>836</sup> kan in het Belgisch Scheepvaartwetboek wel worden verduidelijkt dat de vereffenaar, wanneer de zaak zich daartoe leent, tussentijdse uitkeringen kan doen.

- INCONSISTENTIE VAN DE REGELING VAN DE RECHTERLIJKE BEVOEGDHEID  
M.B.T. DE ONDERSCHIEDEN BEPERKINGSFONDSEN

**4.392.** De regeling van de rechterlijke bevoegdheid inzake de onderscheiden vormen van beperking van aansprakelijkheid is niet consistent en deels onduidelijk.

De beoordeling van de "vorderingen ingesteld op grond van artikel 48 van Boek II van het Wetboek van Koophandel" (inz. het verzoek om een fondsvormingsprocedure te openen) behoort tot de bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank van koophandel van Luik, Brussel of Antwerpen, naargelang de plaats waar de schade zich voordoet (art. 588, 9° en art. 627, 10° Ger.W.; art. 48, § 1, eerste lid Zeewet). De betwistingen en bezwaren in de loop van de procedure worden voor de rechtbank van koophandel gebracht; m.b.t. de betwisting over de verdeling is uitdrukkelijk bepaald dat de rechtbank bevoegd is "wier voorzitter van het geding kennis heeft genomen"; m.b.t. het verzet tegen de beschikking waarbij de fondsvorming wordt vastgesteld, wordt dit niet gespecificeerd (zie en vgl. art. 51, § 2, tweede lid resp. art. 48, § 5, vierde lid Zeewet).

Daarentegen behoort de beoordeling van aanvragen tot fondsvorming onder het CLC-Verdrag tot de bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel (art. 585, 8° en 627, 11° Ger.W.; art. 3, § 1<sup>o</sup> 2, § 1 W. 20 juli 1976 "houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969", hieronder "CLC-Uitvoeringswet"<sup>837</sup>). Strikt genomen lijken de betwistingen en bezwaren die in de loop van de beperkingsprocedure onder het CLC-Verdrag zouden rijzen, echter voor de rechtbank van koophandel te moeten worden gebracht, aangezien artikel 3, § 2 van de CLC-Uitvoeringswet de artikelen 48 tot 52 van de Zeewet van toepassing verklaart. I.v.m. de toepassing van artikel 51, § 2, tweede lid, lijkt zelfs een onoplosbaar probleem te rijzen, aangezien in die bepaling uitdrukkelijk sprake is van "de rechtbank van koophandel wier voorzitter van het geding kennis heeft genomen", terwijl in een beperkingsprocedure onder het CLC-Verdrag de voorzitter van de rechtbank *van eerste aanleg*, en niet van de rechtbank van koophandel van het geding kennis neemt<sup>838</sup>. Er valt moeilijk te voorspellen welke oplossing de rechtspraktijk aan deze

<sup>834</sup> Over deze problematiek, zie Stevens Bva, 173-175, nrs. 335-338.

<sup>835</sup> Zie *infra*, nr. 4.417.

<sup>836</sup> Zie *infra*, nrs. 4.439 en 4.461 omtrent het Duitse resp. het Franse recht.

<sup>837</sup> BS 13 april 1977, zoals gewijzigd.

<sup>838</sup> Bij het onderzoek van het ontwerp van wet houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale akten inzake de zeevaart, dat leidde tot de Wet van 11 april 1989, werd deze problematiek door de Raad van State niet opgemerkt. Merkwaardig genoeg heeft de Raad van State wel geadviseerd om in het door de Wet van 11 april 1989 ingevoegde artikel 3, § 2 van de Wet van 20 juli 1976, dat de artikelen 48 tot 52 van de Zeewet van toepassing verklaart op het CLC-beperkingsfonds, voorbehoud te maken i.v.m. de bevoegdheid van de Voorzitter van de



problematiek zou geven wanneer in België een limitatieprocedure onder het CLC-Verdrag zou worden gevoerd. Allicht wenste de wetgever alle betwistingen te centraliseren bij de rechtbank van eerste aanleg te Brussel. Dit blijkt ook uit de bevoegdheidsregeling m.b.t. vorderingen ten gronde. Vorderingen tot schadevergoeding onder het CLC-Verdrag kunnen enkel worden ingesteld voor de rechtbanken van de Staat waar de schade zich heeft voorgedaan (art. IX.1 CLC-Verdrag). Onder het CLC-Verdrag behoren de in België ingestelde aansprakelijkheidsvorderingen expliciet tot de bevoegdheid van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel (art. 569, eerste lid, 21° Ger.W. j° art. 569, tweede lid Ger.W.; art. 2, § 1 CLC-Uitvoeringswet). Deze bevoegdheid is destijds zo vastgelegd omdat de wetgever er inz. van uitging dat de Belgische Staat de voornaamste schadelijder en schuldeiser zou zijn “omwille van de door hem uitgevoerde maatregelen op zee en de opruimingswerken op stranden en kunstwerken van de kust en de eigenlijke schade welke zelfs tot in het binnenland kan gesticht worden”<sup>839</sup>. Men meende blijkbaar dat het voor de Staat het gemakkelijkste zou zijn indien de Brusselse rechtbank bevoegd zou zijn. Ook de vorderingen gebaseerd op het Fonds-Verdrag behoren overigens tot de bevoegdheid van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel (art. 569, eerste lid, 28° j° art. 569, tweede lid Ger.W.; art. 5 W. 6 augustus 1993 “houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003”, hieronder “Fonds-Uitvoeringswet”<sup>840</sup>).

De vorderingen inzake de aansprakelijkheid van een exploitant van een atoomschip zijn dan weer onder de exclusieve bevoegdheid van de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen gebracht (art. 4 W. 9 augustus 1963 tot vaststelling van de aansprakelijkheid van de exploitant van een atoomschip<sup>841</sup>, art. 569, eerste lid, 18° j° art. 569, tweede lid Ger.W.). Hetzelfde geldt i.v.m. vorderingen tot schadeloosstelling op basis van het Bunkerolieverdrag (art. 569, eerste lid, 35° j° art. 569, tweede lid Ger.W.).

Uit dit overzicht blijkt dat elke samenhang in de bevoegdheidsregeling m.b.t. maritieme aansprakelijkheidsvorderingen zoek is. Een stroomlijning is dus gewenst. Bij het onderzoek van de betrokken belangen hieronder zal nader worden ingegaan op de ter zake verkieslijke oplossing<sup>842</sup>.

#### - ONDUIDELIJKHEID OMTRENT ENKELE IPR-ASPECTEN

**4.393.** Het LLMC-Verdrag regelt niet uitdrukkelijk de internationale rechtsmacht m.b.t. beperkingsprocedures. Artikel 11.1 lijkt uit te gaan van de mogelijkheid om een fonds te vormen in elke Verdragstaat, maar vereist blijkbaar dat tegen de scheepseigenaar al een procedure ten gronde aanhangig is gemaakt.

Artikel 7 van de Brussel I-Verordening, dat is opgesteld in het licht van het Aansprakelijkheidsbeperkingsverdrag 1957, luidt:

---

Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel, maar bepaalt het advies van de Raad niets i.v.m. de bevoegdheid van de Rechtbank van Eerste Aanleg zelf in geval van betwistingen (*Parl.St.* Kamer, B.Z. 1988, nr. 536/1, 29). In overeenstemming met het advies van de Raad luidt artikel 3, § 2 als volgt: “*Onverminderd de bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank bedoeld in § 1 wordt het beperkingsfonds gevormd, vereffend en verdeeld overeenkomstig de artikelen 48 tot 52 van Boek II van het Wetboek van Koophandel. [...]*” (cursivering toegevoegd). Omtrent het lot van de bevoegdheid van de rechtbank zelf bewaart artikel 3, § 2 echter het stilzwijgen.

<sup>839</sup> *Parl.St.*, Kamer, 1974-75, nr. 646/1, 4.

<sup>840</sup> *BS* 5 november 1993, zoals gewijzigd.

<sup>841</sup> *BS* 8 oktober 1963.

<sup>842</sup> Zie *infra*, nr. 4.498.

*Wanneer een gerecht van een lidstaat uit hoofde van deze verordening bevoegd is kennis te nemen van vorderingen terzake van aansprakelijkheid voortvloeiend uit het gebruik of de exploitatie van een schip, neemt dit gerecht, of elk ander gerecht dat volgens het interne recht van deze lidstaat in zijn plaats treedt, tevens kennis van de vorderingen tot beperking van deze aansprakelijkheid.*

Artikel 71 van de Brussel I-Verordening maakt dan weer voorbehoud over de gelding van internationale verdragen.

Gelet op de onmogelijkheid bij nationale wet aan de LLMC- en Brussel I-bepalingen wijziging te brengen, wordt binnen het bestek van dit Blauwboek niet nader op deze – in de internationale rechtspraak en rechtsleer nog volop in verkenning zijnde<sup>843</sup> – problematiek ingegaan.

**4.394.** Ingevolge zijn artikel 15.1 is het LLMC-Verdrag van toepassing op elke beperkingsprocedure die voor een Belgische rechter wordt gebracht. Het Verdrag bevat een aantal onmiddellijk toepasselijke regels<sup>844</sup>.

De tweede zin van voornoemde bepaling laat de Verdragsstaten echter de mogelijkheid geheel of gedeeltelijk van de toepassing van dit Verdrag uit te sluiten:

*enige persoon, bedoeld in artikel 1, die, op het tijdstip, waarop voor het Gerecht van die Staat een beroep wordt gedaan op de bepalingen van dit Verdrag, niet zijn gewone verblijfplaats heeft in een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, of niet de hoofdzetel van zijn bedrijf heeft in een Staat die Partij is bij dit Verdrag dan wel enig schip ten aanzien waarvan een beroep wordt gedaan op het recht van beperking of waarvan de vrijgave wordt nagestreefd en dat niet op het hierboven genoemde tijdstip de vlag voert van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag.*

België heeft van bedoelde mogelijkheid geen gebruik gemaakt. Er is geen aanleiding gebleken om in dit verband een wijziging door te voeren.

**4.395.** Luidens artikel 15.3 van het LLMC-Verdrag kan een Verdragstaat door middel van uitdrukkelijke bepalingen in zijn nationale wet het stelsel van beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op vorderingen die ontstaan in gevallen, waarin belangen van personen die onderdanen zijn van andere Staten, die Partij bij dit Verdrag zijn, op geen enkele wijze in het geding zijn. De nationale wetgevers hebben m.a.w. de mogelijkheid om voor interne situaties een nationale regeling in te voeren.

België heeft van deze mogelijkheid evenmin gebruik gemaakt<sup>845</sup>. Er is geen enkele reden waarom het Belgisch Scheepvaartwetboek in deze toestand verandering zou moeten brengen.

**4.396.** Zoals gezien laat het LLMC-Verdrag de regeling van een aantal andere aangelegenheden uitdrukkelijk over aan de nationale wetgevers van de Verdragspartijen<sup>846</sup>.

**4.397.** Ten slotte bevat het LLMC-Verdrag eenvormige verwijzingsregels m.b.t. procesrechtelijke aspecten<sup>847</sup>.

---

<sup>843</sup> Zie laatstelijk Tsimplis, M.N., “Law and jurisdiction for English limitation of liability proceedings”, *JIML* 2010, (289), 294 e.v.; vgl. o.m. Spiegel, J., “Beperkingsprocedures en formeel ipr; HR 29 september 2006 en meer”, *Nederlands Tijdschrift voor Handelsrecht* 2007, 8-15; van der Velde, 419 e.v.

<sup>844</sup> Vgl. Stevens Bva, 61, nr. 131.

<sup>845</sup> Zie Stevens Bva, 49, nr. 102.

<sup>846</sup> Zie *supra*, nr. 4.349 en de verwijzingen aldaar.

Voooreerst bepaalt artikel 10.3 van het LLMC-Verdrag m.b.t. beperking zonder fondsvorming:

*Vragen van procesrecht die voortvloeien uit de toepassing van dit artikel worden beheerst door de nationale wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waar de rechtsvordering wordt ingesteld.*

Verder bepaalt het verdrag:

Artikel 14. De toepasselijke wet.

*Behoudens de bepalingen van dit Hoofdstuk worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels beheerst door de wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waarin het fonds wordt gevormd.*

**4.398.** Alleen wat betreft de niet door het Verdrag zelf geregelde of naar de nationale wet van een Verdragspartij doorverwezen aangelegenheden is er nood aan een objectieve IPR-verwijzingsregel.

Het Belgische Hof van Cassatie huldigt sedert geruime tijd een monistische opvatting van de aansprakelijkheidsbeperking in de zin dat het op de beperking toepasselijke recht hetzelfde is als het recht dat de aansprakelijkheid beheerst<sup>848</sup>. Deze opvatting wordt in de rechtsleer bekritiseerd. Na een afweging van de onderscheiden merites van de *lex loci delicti*, de *lex contractus* (of *lex causae*), de wet van de vlag en de *lex fori* komt Stevens tot de conclusie dat de aansprakelijkheidsbeperking als afzonderlijke verwijzingscategorie best wordt beheerst door de *lex fori*. Deze laatste oplossing lijkt inderdaad veruit de beste: zij zorgt voor een uniform regime en sluit naadloos aan bij het LLMC-Verdrag zelf, dat de basisregelingen betreffende de beperking bevat<sup>849</sup>.

Inmiddels moet echter rekening worden gehouden met de verwijzingsregels vervat in de Rome I-Verordening en de Rome II-Verordening.

In de Rome I-Verordening is o.m. bepaald dat ten aanzien van “de wijze van nakoming en de door de schuldeiser in geval van tekortkoming te nemen maatregelen”, rekening wordt gehouden met het recht van het land waar de overeenkomst wordt nagekomen (art. 12.2). Dit duidt volgens Bonassies en Scapel op de wet van de rechter waar het beperkingsfonds wordt gevormd<sup>850</sup>.

De Rome II-Verordening bepaalt uitdrukkelijk dat het het recht dat krachtens haar bepalingen op de niet-contractuele verbintenis van toepassing is, m.n. “de gronden tot uitsluiting van aansprakelijkheid, alsook elke beperking en verdeling van aansprakelijkheid” regelt (art. 15, b)). Hoewel dit wordt betreurd<sup>851</sup> en zelfs bestreden<sup>852</sup>, lijkt de globale beperking van

---

<sup>847</sup> De vraag naar de positie van deze door België pas (of, beter, opnieuw) in 2009 ingevoerde verdragsrechtelijke verwijzingsregels in de context van art. 28 van de Rome II-Verordening moge hier buiten beschouwing blijven. Zie ook *infra*, nr. 4.398 en de verwijzing aldaar in vn.

<sup>848</sup> Cass. 17 mei 1957, *Pas.* 1957, I, 1111, *RCJB* 1957, 192, met noot Vander Elst, R., “Loi régissant l’action en réparation d’un élit commis par un Belge à l’étranger”; Cass. 23 november 1962, *RIW* 1962-63, 1198, *RCJB* 1963, 223, met noot Rigaux, F., “La responsabilité du fait d’autrui, spécialement en cas d’abordage, en droit international privé comparé”.

<sup>849</sup> Zie Stevens Bva, 38-42, nrs. 85-92; vgl. Cleton, 47-50 en ook Carbone, 287-297; Rodière-du Pontavice, 146, nr. 165.

<sup>850</sup> Bonassies-Scapel, 282-283, nr. 410.

<sup>851</sup> Zie van der Velde, inz. 481 en 488.

<sup>852</sup> Zie Boonk, H., “De betekenis van Rome II voor het zeerecht”, *NiPR* 2008, (469), 478; vgl. uitvoerig Tsimplis, M.N., “Law and jurisdiction for English limitation of liability proceedings”, *JIML* 2010, (289), 305 e.v.

aansprakelijkheid hier mee door te worden gevat. Verder maakt de Rome II-Verordening uitdrukkelijk voorbehoud omtrent de toepassing van internationale overeenkomsten (art. 28)<sup>853</sup>.

Anderzijds wordt opgemerkt dat bedoelde bepaling geen betrekking heeft op de procedure van fondsvorming, waarvoor de *lex fori* zou blijven gelden<sup>854</sup>. In geval een fonds wordt gevormd, is het ondenkbaar dat de op aansprakelijkheidsbeperking toepasselijke wet zou verschillen naargelang de contractuele of niet-contractuele aard van de vordering. Indien geen fonds wordt gevormd, zou de beperking onder Rome I-Verordening vallen onder het begrip “nakoming” van de overeenkomst (art. 12.1, b))<sup>855</sup>.

Wat er ook van zij, gelet op de door het LLMC-Verdrag zelf en de Europese IPR-Verordeningen bepaalde context lijkt het niet mogelijk – voor zover al nuttig – omtrent de globale beperking in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek specifieke nationale IPR-verwijzingsregels op te nemen.

**4.399.** Overeenkomstig artikel 15.1 van het LLMC-Verdrag is dit Verdrag van toepassing wanneer een beperkingsgerechtigde partij de beperking van aansprakelijkheid inroept voor een rechtbank van een verdragsstaat. Er bestaat dan ook geen twijfel over dat indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen voor een Belgische rechtbank, hierop het LLMC-Verdrag toepassing vindt.

Niettemin kunnen voor Belgische rechtbanken ook andere verdragen inzake beperking van aansprakelijkheid aan de orde komen. Aldus moest het Hof van Beroep te Antwerpen oordelen over een betwisting gerezen ten gevolge van een aanvaring in de territoriale wateren voor de kust van Singapore tussen het containerschip “Ever Glory” en de autocarrier “Hual Trinita”. Overeenkomstig het aldaar toepasselijke Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957 had de eigenaar van de “Ever Glory” in Singapore een limitatiefonds gesteld. Ná de fondsvorming in Singapore, vroegen de belanghebbenden bij het andere schip in Antwerpen toelating om beslag te leggen op een zusterschip van de “Ever Glory”. In het kader van deze procedure beriep de reder van de “Ever Glory” zich op zijn beperking van aansprakelijkheid en op het fonds dat hij reeds in Singapore had gesteld. In zijn arrest van 5 februari 2002 oordeelde het Hof van Beroep te Antwerpen hieromtrent<sup>856</sup>:

*De Belgische rechter, gevat met de procedure omtrent een beslag in zijn rechtsgebied, dient naar Belgisch recht te beoordelen of de door de beslagene aangeboden garantie voldoet: in casu stelt het Hof vast dat het beperkingsfonds gevormd te Singapore te onderscheiden is van een fonds te vormen onder de bepalingen van het LLMC-Verdrag, Londen 1976, die tot de interne Belgische rechtsorde behoren.*

Onder meer op grond van deze overweging besloot het Hof:

*Overeenkomstig art. 11 van het voornoemd Verdrag, dient evenwel het fonds gevormd te worden in een staat dewelke partij is bij het Verdrag: appellante kan zich dus niet beroepen op een bedrag dat door haar als zekerheid werd gesteld in Singapore, gezien de fondsvorming aldaar vreemd blijft aan de fondsvorming zoals vereist door het LLMC-Verdrag Londen 1976;*

---

<sup>853</sup> Over dat laatste, zie o.m. Tsimplis, M.N., “Law and jurisdiction for English limitation of liability proceedings”, *JIML* 2010, (289), 310.

<sup>854</sup> Bonassies-Scapel, 283, nr. 410.

<sup>855</sup> Zie nogmaals Bonassies-Scapel, 283, nr. 410.

<sup>856</sup> Antwerpen 5 februari 2002, *Eur. Vervoerr.* 2002, 231.

*Overeenkomstig het LLMC-Verdrag Londen 1976, is het niet de schuldenaar die zal kiezen in welke Verdragsstaat zijn limitatiefonds zal worden gevormd, maar zijn het de schuldeisers die dit zullen bepalen door het aanhangig maken van een rechtsgeding (art. 11).*

Met het reeds in Singapore gestelde limitatiefonds werd door het Hof derhalve geen rekening gehouden en er werd geoordeeld dat de reder in Antwerpen een nieuw fonds diende te stellen, ter hoogte van de bedragen voorzien in het LLMC-Verdrag.

In bepaalde rechtsleer wordt deze rechtspraak bekritiseerd. Aldus argumenteert Stevens dat in het licht van de doelstelling van de beperkingsverdragen, het Hof van Beroep te Antwerpen wel met het reeds in Singapore overeenkomstig het Verdrag van Brussel van 1957 gevormde limitatiefonds rekening diende te worden gehouden. De auteurs van de beperkingsverdragen hebben immers steeds gestreefd naar een globale werking: zodra de scheepseigenaar rechtsgeldig een fonds heeft gesteld, zou dit fonds zijn volledige aansprakelijkheid moeten dekken en zou moeten worden vermeden dat schuldeisers via andere wegen nog bijkomende betalingen zouden afdwingen. Om deze reden had, nog steeds volgens Stevens, het Hof van Beroep in beginsel wel rekening moeten houden met de reeds ter beschikking gestelde bedragen in het fonds te Singapore en had het, tenzij indien zou worden aangetoond dat de eiser in de Belgische procedure geen daadwerkelijk beroep kon doen op het in Singapore gestelde fonds, in Antwerpen enkel de vorming van een bijkomend fonds kunnen opleggen<sup>857</sup>. De vraag rijst of in deze context niet moet worden uitgegaan van het recht m.b.t. de erkenning van vreemde vonnissen.

#### B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

##### - HET LLMC-VERDRAG

**4.400.** Wat betreft de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen is België zoals vermeld<sup>858</sup> gebonden door het LLMC-Verdrag, waarnaar in artikel 47, § 1 van de Zeewet uitdrukkelijk wordt verwezen<sup>859</sup>.

Het LLMC-Verdrag kent wereldwijd een ruime toepassing. Op 30 september 2011 waren 52 landen, die 51,95 % van de wereldtonnage vertegenwoordigen, door het oorspronkelijke LLMC-Verdrag gebonden; voor het LLMC-Protocol 1996 waren de cijfers 43 resp. 45,63 %. Zonder uitzondering volgen ook de buurlanden het LLMC-regime.

In het licht van de doelstelling om het Belgische scheepvaartrecht optimaal te laten aansluiten bij brede internationale tendenzen, kan over de wenselijkheid om de toepassing van het LLMC-Verdrag, zoals gewijzigd door het LLMC-Protocol 1996, in België te continueren geen twijfel rijzen. Tijdens de eerste consultatie kwam overigens uit geen enkele hoek enige vraag om het LLMC-Verdrag op te zeggen en een andere regeling in te voeren<sup>860</sup>.

De eerdere verdragen over de beperking van aansprakelijkheid uit 1924<sup>861</sup> en 1957<sup>862</sup>, welke werden voorbereid door het CMI, en waardoor nog steeds een aantal Staten gebonden zijn, lijken

---

<sup>857</sup> Stevens Bva, 37, nr. 84.

<sup>858</sup> Zie *supra*, nr. 4.338.

<sup>859</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.337.

<sup>860</sup> Zie *infra*, nr. 4.482.

<sup>861</sup> Internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924, goedgekeurd bij W. 20 november 1928 tot goedkeuring van: 1° het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, ondertekend te Brussel, op 25 Augustus 1924; 2° het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de

inhoudelijk obsoleet geworden en zijn alleszins geen alternatief voor België meer, en kunnen hier dan ook buiten verdere beschouwing blijven.

**4.401.** Hierboven werd reeds uiteengezet dat het LLMC-Verdrag op wetgevingstechnisch onvolmaakte wijze in het Belgische recht is ingewerkt<sup>863</sup> en dat de invulling van de door het Verdrag aan de nationale wetgever gelaten nationale beleidsruimte deels anders dient te worden ingevuld<sup>864</sup>.

- DE CMI GUIDELINES IN RESPECT OF PROCEDURAL RULES RELATING TO  
LIMITATION OF LIABILITY IN MARITIME LAW

**4.402.** Over de bij beperking van aansprakelijkheid en de vorming en verdeling van een beperkingsfonds te volgen procedure bestaat geen omvattende internationale verdragsregeling. De verdragen inzake beperking van aansprakelijkheid laten deze materie grotendeels over aan de *lex fori*, het recht van de gevatte rechter.

Zoals gezien bepaalt het LLMC-Verdrag uitdrukkelijk dat de procesrechtelijke aspecten van aansprakelijkheidsbeperking, zonder of met fondsvorming, door het nationale procesrecht worden beheerst (art. 10.3 en 14)<sup>865</sup>.

Met deze verdragsregeling wordt aangesloten bij de klassieke regel van het internationaal privaatrecht dat de rechtspleging wordt beheerst door de *lex fori*<sup>866</sup>.

**4.403.** In de LLMC-, CLNI-, CLC-, Bunkerolie- en HNS-Verdragen zelf zijn voorts wel een beperkt aantal uniforme bepalingen opgenomen die specifieke procedurele aspecten regelen (zie o.m. art. 10-13 van het LLMC-Verdrag zowel als van het CLNI-Verdrag).

De bepalingen van het LLMC-Verdrag zijn niet in de Zeewet of het Gerechtelijk Wetboek overgenomen, maar zijn desalniettemin ten volle van toepassing (zie inz. art. 47, § 1 Zeewet).

**4.404.** Bij resolutie van 17 oktober 2008, aangenomen tijdens de conferentie te Athene, heeft het CMI *Guidelines In respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law* aangenomen<sup>867</sup>. Deze Richtsnoeren (hieronder "CMI-Richtsnoeren" genoemd) beogen bij te dragen tot internationale uniformiteit op procedureel vlak en bevatten in dat raam interessante suggesties voor nationale wetgevers en rechtbanken. Het bleek aangewezen er bij de redactie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek rekening mee te houden. Hieronder worden reeds

---

voorrechten en hypotheek op zeeschepen, ondertekend te Brussel, op 10 April 1926; 3° het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen in zake cognossementen, ondertekend te Brussel, op 25 Augustus 1924; 4° het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, ondertekend te Brussel, op 10 April 1926 (BS 1-2 juni 1931).

<sup>862</sup> Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 10 oktober 1957, goedgekeurd bij W. 18 juli 1973 houdende goedkeuring van de volgende internationale akten: a) Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, en het Protocol van ondertekening; b) Internationaal Verdrag nopens de verstekelingen, opgemaakt te Brussel op 10 oktober 1957 (BS 29 januari 1976).

<sup>863</sup> Zie *supra*, nrs. 4.344 e.v.

<sup>864</sup> Zie het overzicht *supra*, nr. 4.349 en de verdere verwijzingen aldaar.

<sup>865</sup> Zie *supra*, nr. 4.397.

<sup>866</sup> Zie in het algemeen o.m. Van Hecke, G. en Lenaerts, K., *Internationaal privaatrecht*, Gent, Story-Scientia, 1989, 370, nr. 813; Erauw, J., *Internationaal Privaatrecht*, Mechelen, Kluwer, 2009, 186, nr. 115.

<sup>867</sup> "Resolution of the Conference and the attached text of the Guidelines", in Comité Maritime International, *Yearbook 2009. Athens II*, Antwerpen, CMI, s.d., 241-249.

enkele belangrijke elementen overlopen. In de artikelsgewijze toelichting bij de voorgestelde bepalingen zal er nog op worden teruggekomen.

#### 4.405. Richtsnoer 3 luidt als volgt:

##### 3. Jurisdiction

*When the courts of a State have jurisdiction in relation to Limitation Proceedings, whether pursuant to an international convention or pursuant to national law, it is preferable that one court should have jurisdiction to deal with Limitation Proceedings. The court(s) having such jurisdiction should have the capacity to deal with complex multiparty cases. If more than one court has jurisdiction, their respective jurisdiction should be clearly delineated to avoid conflicts, and where Limitation Proceedings start in one of these courts, all related limitation proceedings should be referred to that court.*

De bepaling betreft de internrechtelijke bevoegdheidsverdeling binnen een Staat. Het CMI raadt aan dat slechts één bepaalde rechtbank bevoegdheid zou hebben voor beperkingsprocedures. M.b.t. de beperking van aansprakelijkheid onder het CLC-Verdrag is dit in België het geval. Deze procedures worden in de huidige stand van het recht immers geconcentreerd bij de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel<sup>868</sup>. Wanneer toch meer dan één rechtbank bevoegdheid zou hebben, dienen de onderscheiden bevoegdheidssferen volgens het CMI duidelijk te worden afgelijnd en dienen alle betrokken beperkingsprocedures te worden verwezen naar de rechtbank waar een beperkingsprocedure aanhangig werd gemaakt. Ofschoon de relevante wetteksten niet volledig helder zijn<sup>869</sup>, moet allicht worden aangenomen dat dit laatste in België het geval is voor de algemene LLMC-beperkingsprocedure geregeld door artikel 48 e.v. van de Zeewet. Artikel 627, 10° Ger.W. verklaart de voorzitters van de Rechtbanken van Koophandel van Luik, Brussel of Antwerpen bevoegd, afhankelijk van de plaats waar de schade is ontstaan. Op grond van de artikelen 48 e.v. van de Zeewet lijkt te moeten worden aangenomen dat alle betwistingen in verband met de beperkingsprocedure vervolgens bij de desbetreffende rechtbank van koophandel aanhangig moeten worden gemaakt of naar deze rechtbank moeten worden verwezen.

#### 4.406. Richtsnoer 4 luidt:

##### 4. Limitation of liability without the constitution of a fund

*(a) If a person liable may limit his liability without the establishment of a Fund, the court should:*

*(i) judge each Claim for its full proven amount (provided that all the requirements for the adjudication of the Claim have been satisfied) and,*

*(ii) declare the right of the person liable to limit his liability and, for the purpose of enforcement, the amount of limitation applicable to the respective Claim.*

*(b) If Limitation of Liability is invoked without the establishment of a Fund, assets arrested or other security provided should not be released but the security may be reduced to the amount of limitation judged applicable to all respective Claims.*

Richtsnoer 4(a) vestigt er m.a.w. de aandacht op dat, wanneer de aansprakelijkheidsbeperking louter als verweer wordt ingeroepen (dus zonder fondsvorming), de rechter bij wie de vordering aanhangig is wel het totale bedrag van deze vordering, voor zover gegrond, kan toewijzen, maar ook het recht op beperking en het op de vordering toepasselijke beperkingsbedrag dient vast te stellen. Welke veroordeling een schuldeiser kan bekomen wanneer de beperking van aansprakelijkheid als verweer wordt ingeroepen, is in de Zeewet niet uitdrukkelijk geregeld<sup>870</sup>. Het

---

<sup>868</sup> Zie *supra*, nr. 4.392.

<sup>869</sup> Zie nogmaals *supra*, nr. 4.392.

<sup>870</sup> Zie *supra*, nr. 4.370.

is nuttig de in het CMI-Richtsnoeren gegeven verduidelijking in het Belgisch Scheepvaartwetboek te hernemen.

Richtsnoer 4(b) bepaalt dat ingeval de beperking wordt ingeroepen als verweer, de in beslag genomen goederen of andere gestelde zekerheden niet moeten worden vrijgegeven, maar dat het bedrag van de zekerheid kan worden beperkt tot het op de betrokken vorderingen toepasselijke beperkingsbedrag. Ook deze specificatie ontbreekt in de Zeewet en kan duidelijkheidshalve in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden opgenomen.

#### 4.407. Richtsnoer 5 luidt als volgt:

##### 5. Time limit for starting limitation proceedings

*States should in their national law take into account that:*

- (a) Without prejudice (i) to the right to start Limitation Proceedings in respect of other Claims and (ii) to any rules concerning subrogation, Limitation of Liability may not be invoked against a Claim after its satisfaction through enforcement or otherwise.*
- (b) Limitation may be invoked in pending proceedings up to the time allowed by the procedural rules of the court where the proceedings are pending.*
- (c) Subject to paragraph (a) above, no other time limit seems to be necessary for the commencement of Limitation Proceedings.*
- (d) Where the prior approval of a court is required for the establishment of the Fund, it is advisable that States provide in their national law a time limit for such establishment or that such a time limit be fixed by the court after such approval has been given.*

Dit Richtsnoer – dat kennelijk alleen de beperking met fondsvorming betreft – bevat de in rechtspraak en rechtsleer geaccepteerde regel dat de beperking van aansprakelijkheid t.a.v. een schuldvordering kan worden ingeroepen tot op het moment dat de veroordeling effectief ten uitvoer is gelegd. Tot op dat moment, dus zelfs na de uitspraak van een veroordelend vonnis, kan de schuldenaar een beperkingsfonds vormen<sup>871</sup>. Louter als verweer kan de beperking worden ingeroepen tot zolang de op de rechtspleging toepasselijke procedureregels dit toestaan. Deze regels kunnen eveneens in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden geëxpliciteerd.

Ingeval een machtiging van de rechtbank vereist is om een beperkingsfonds te mogen stellen, wordt door het CMI aangeraden om een termijn voor de fondsvorming op te leggen. In België wordt deze termijn in uitvoering van artikel 48, § 3, zesde lid van de Zeewet vastgesteld door de voorzitter, in zijn eerste beschikking. De termijn mag niet langer zijn dan een maand. Het lijkt wenselijk om dergelijke bepaling in het Belgisch Scheepvaartwetboek te behouden.

#### 4.408. Richtsnoer 6 luidt:

##### 6. Procedure for the establishment of the fund and evidence

*States should in their national law:*

- (a) provide an expeditious procedure for the establishment of the Fund.*
- (b) specify when exactly the Fund is deemed to be established.*
- (c) specify that the right of Limitation of Liability becomes provisionally effective at the time of the establishment of the Fund.*
- (d) specify the evidence that proves the Fund is established.*
- (e) provide the person liable with appropriate confirmation of the establishment of the Fund, preferably through a court decision, thus facilitating the recognition of such establishment in other States.*

---

<sup>871</sup> “Draft Guidelines (Draft February 2008)”, in Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2007-2008. Athens I. Documents for the Conference*, Antwerpen, CMI, 2008, (186), 193-195; Stevens Bva, 186, nr. 357.



Het Richtsnoer vraagt dus dat in de nationale wetgeving wordt geregeld dat voor de fondsvorming een snelle, efficiënte procedure ("an expeditious procedure") voorhanden is, dat er duidelijk wordt bepaald wanneer het fonds als gevormd wordt beschouwd en hoe dit kan worden bewezen, dat er wordt gestipuleerd dat "the right of Limitation of Liability" "provisionally effective" is op het ogenblik dat het fonds wordt gesteld, en dat de schuldenaar een bevestiging van de fondsvorming ontvangt, bij voorkeur door een rechterlijke uitspraak.

De procedure voor de voorzitter van de rechtbank van koophandel, zoals deze thans in België bestaat, voldoet aan deze vereisten en dient als dusdanig behouden te blijven. Uit de Zeewet (art. 48, § 5, eerste lid) volgt dat het fonds is gevormd en de verzoeker zich op de rechtsgevolgen van de fondsvorming kan beroepen vanaf het ogenblik dat de voorzitter zijn tweede beschikking wijst<sup>872</sup>. In het Belgisch Scheepvaartwetboek kan dit worden bevestigd.

**4.409.** Richtsnoer 7 behandelt het belangrijke aspect van de rechtsmiddelen tegen een fondsvorming.

De tekst luidt:

7. Challenging the right of limitation

*(a) States should in their national law make provision for the entitlement of Claimants to challenge the right of the person liable to limit his liability before the Court where the Fund is established or Limitation Proceedings are pending.*

*(b) The procedure for challenging the right of limitation referred to in paragraph (a) above] should not automatically stay or cause delay to the establishment of the Fund and its effects.*

*(c) Without prejudice to the final determination of whether or not the right to limit liability exists by the court referred to in paragraph (a) above, and until such determination is made or recognized in another State where security is sought or security has been obtained by arrest of vessels or attachment of other assets or otherwise, States should consider requirements and procedures for the granting and/or the release and/or retention of such security.*

Luidens Richtsnoer 7(a) dient de nationale wet aan de schuldeisers de mogelijkheid te geven om tegen de vorming door de scheepseigenaar van een beperkingsfonds een rechtsmiddel aan te wenden. Deze mogelijkheid wordt thans inderdaad in de Zeewet geregeld, zij het op een niet geheel coherente wijze<sup>873</sup>.

Richtsnoer 7(b) attendeert erop dat de betwisting van het recht op beperking niet automatisch de vorming van het fonds en de rechtsgevolgen ervan mag schorsen, of deze mag doen vertragen totdat over het ingestelde rechtsmiddel uitspraak zal zijn gedaan. Dit zou immers betekenen dat, indien een rechtsmiddel wordt aangewend, de scheepseigenaar zich gedurende maanden, mogelijk zelfs jaren niet op de rechtsgevolgen van de fondsvorming kan beroepen. Hij zou dan bijv. het beslag op zijn schip niet overeenkomstig artikel 13 van het LLMC-Verdrag kunnen laten lichten. Anderzijds kan de regel dat een rechtsmiddel geen automatische schorsende werking heeft, een risico inhouden voor de schuldeisers. Een schuldeiser legt beslag op het schip, en zou normaal een garantie bekomen tot zekerheid van zijn schuldvordering. Wanneer de scheepseigenaar echter een beperkingsfonds vormt, moet de schuldeiser zijn beslag lichten en kan hij zich enkel nog tot het fonds wenden. Indien dan tegen de fondsvorming een rechtsmiddel wordt ingesteld, en maanden of jaren later wordt vastgesteld dat het rechtsmiddel gegrond is en het fonds inderdaad niet rechtsgeldig is gevormd, is het mogelijk dat de schuldeiser op dat ogenblik geen zekerheid

---

<sup>872</sup> Zie ook Stevens Bva, 140-141, nr. 280.

<sup>873</sup> Zie *supra*, nrs. 4.380 e.v.

meer kan bekomen en zijn schuldvordering *de facto* niet meer te gelde kan maken. Uit de voorbereidende werkzaamheden van het CMI blijkt dat de in het aangehaalde Richtsnoer 7(c) voorgestelde regeling niet tot volledige rijping is gekomen en dat de uiteindelijk opgenomen tekst een vrij inhoudloos compromis is<sup>874</sup>. Hierboven<sup>875</sup> werd reeds uiteengezet dat in het Belgisch Scheepvaartwetboek best van een nationale wettelijke regeling wordt afgezien.

**4.410.** Richtsnoer 8 betreft de gevolgen van de fondsvorming. Zij luidt als volgt:

8. Consequences of limitation

*States should:*

- (a) Provide in their national law procedures for the recognition or non recognition of the effects of the establishment of the Fund in another State; and*
- (b) In the event of recognition, provide procedures for the release of attached assets, following the establishment of the Fund.*

Dit Richtsnoer beoogt de bepalingen van artikel 13 van het LLMC-Verdrag, artikel VI van het CLC-Verdrag en artikel 10 van het HNS-Verdrag aan te vullen. In het Richtsnoer worden twee bijkomende aspecten geregeld: de erkenning van een in het buitenland gevormd beperkingsfonds en de procedure om beslagen te lichten<sup>876</sup>.

De erkenning van de vorming van een beperkingsfonds in een andere Staat is een kwestie van internationaal privaatrecht. Zij is momenteel naar Europees en Belgisch recht niet geheel onbetwist<sup>877</sup>.

**4.411.** Richtsnoer 9 bepaalt:

9. Loss of right to limitation of liability

*(a) States should provide in their national law that if it is determined after the establishment of the Fund [and the effective date of provisional right of Limitation of Liability] that some or all the persons liable are not entitled to limit their liability then:*

- (i) The Fund shall nevertheless remain in place and be distributed among the Claimants pursuant to the Limitation Proceedings.*
- (ii) The Claims shall be verified and/or adjudicated in the same manner and in the same procedure, as if the right of limitation had not been lost.*
- (iii) The Claimants, however, shall be entitled to immediately seek security from other assets of the person liable and to enforce the balance of their adjudicated verified claims on other assets of the person liable.*
- (b) In case the right to limit liability has been lost, the consequences of bringing Claims in the Limitation Proceedings, including protection of the limitation of time (time bar), will remain in full effect.*
- (c) States should provide in their national law that Claims which are not subject to limitation shall be pursued independently from the Limitation Proceedings.*

Deze regels betreffen hoofdzakelijk de vraag wat er moet gebeuren wanneer een beperkingsfonds later, als gevolg van een bezwaar door één of meer schuldeisers, wordt ontbonden. Wanneer het fonds wordt ontbonden, kan de fondssteller zich uiteraard niet langer beroepen op de

<sup>874</sup> De jaarboeken van het CMI reflecteren nergens een grondige overweging van het uiteindelijke tekstvoorstel. Zie wel Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2007-2008. Athens I. Documents for the Conference*, Antwerpen, CMI, 2008, 200.

<sup>875</sup> Zie *supra*, nr. 4.382

<sup>876</sup> Zie ook X., "Draft Guidelines (Draft February 2008)", in Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2007-2008. Athens I. Documents for the Conference*, Antwerpen, CMI, 2008, (186), 200.

<sup>877</sup> Zie o.m. Stevens Bva, 151-154, nrs. 304-307 en voorts de literatuur aangehaald *supra*, nr. 4.393

rechtsgevolgen van de fondsvorming. Anderzijds lijken de gestorte bedragen of de garantie dan in principe aan de fondssteller te moeten worden teruggegeven. Dit kan echter nadelige gevolgen hebben voor de schuldeisers. Indien het fonds wordt ontbonden en de gelden of de garantie worden teruggegeven aan de fondssteller, kan dit met zich brengen dat de schuldeiser geen uitvoeringsmogelijkheden meer heeft: het beperkingsfonds is verdwenen, en hij zal mogelijk niet opnieuw de gelegenheid hebben om beslag te leggen<sup>878</sup>. Dergelijke situatie dient in de mate van het mogelijke te worden vermeden. De voorstellen in Richtsnoer 9(a) stellen daartoe een oplossing voor, die in het Belgisch Scheepvaartwetboek kan worden verwerkt.

Het aangehaalde Richtsnoer 9(b) bepaalt dat de gevolgen van de aangifte van de schuldvorderingen bij het beperkingsfonds, inclusief de gevolgen m.b.t. de verjaring van de vorderingen, blijven gelden. Zoals doorgaans wordt aangenomen, stuit de aangifte van een schuldvordering de verjaring<sup>879</sup>. Het lijkt wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek te verduidelijken dat de stuiting van de verjaring onherroepelijk is, ook indien het beperkingsfonds later ongeldig wordt verklaard.

De suggestie in Richtsnoer 9(c), dat in de nationale wet wordt bepaald dat vorderingen die niet aan beperking zijn onderworpen, onafhankelijk van de beperkingsprocedure worden vervolgd, is evident. Er is zeker geen bezwaar tegen om deze regel duidelijkheidshalve in het Belgisch Scheepvaartwetboek te hernemen.

**4.412.** Richtsnoer 10 bevat de suggestie dat de Staten in hun nationale recht zouden bepalen welke informatie en documenten de persoon die de beperking van aansprakelijkheid wenst in te roepen, dient te verstrekken. Het gaat o.a. om zijn eigen identiteit, de naam van het betrokken schip, documenten (zoals de meetbrief) op basis waarvan het beperkingsbedrag kan worden berekend, een lijst met de gekende schuldeisers en bewijzen van de stelling van het fonds, in speciën of bij wijze van garantie.

Deze aspecten worden in de Zeewet reeds afdoende geregeld, m.n. in de artikelen 48, § 1 en § 5, eerste lid. Deze bepalingen kunnen in principe in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden overgenomen.

**4.413.** Richtsnoer 11 luidt als volgt:

11. Issues relating to the fund

*States should provide in their national law appropriate and clear rules relating to:*

- (a) The sum that must be added to the amount of limitation for interest from the time of the incident up to the establishment of the Fund.*
- (b) The sum that may be added to the Fund in respect of the costs of administration of the Fund.*
- (c) The location and standing of the bank that may provide a guarantee.*
- (d) The guarantees that are acceptable other than bank guarantees.*
- (e) The duty of the court to verify expeditiously the calculation of the amount of limitation.*
- (f) The transfer of the amounts distributed by the Fund to the Claimants from the State in question without any restriction.*

Het lijkt inderdaad wenselijk dat aan al deze elementen aandacht wordt besteed. Ze moeten echter niet alle in detail bij wet worden gereguleerd. Sommige kwesties, zoals de hoogte van de procedurekosten en het aanvaardbare karakter van een garantie, kunnen in ruime mate aan de bevoegde rechter worden overgelaten. M.b.t. de positie van de bank en eventueel andere aspecten

---

<sup>878</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.383

<sup>879</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.389

lijkt het denkbaar met soepeler wijzigbare uitvoeringsbesluiten te werken. In de artikelsgewijze toelichtingen hieronder zal hier nadere aandacht aan worden besteed.

#### 4.414. Richtsnoeren 12 en 13 bepalen:

##### 12. Time limits in limitation proceedings

*(a) States should set in their national law a time limit, or give their courts the power to set such time limit, for the following actions by Claimants:*

*(i) challenging the right of the person liable to invoke the benefit of Limitation of Liability,*

*(ii) requesting a review of the amount of the Fund,*

*(iii) submitting Claims in the Limitation Proceedings.*

*(b) In setting these time limits special attention should be paid to the relevant provisions of international conventions, including in particular the CLC, the HNS Convention and the Bunker Convention or any other applicable convention. In making interim and final distributions, due consideration shall be given to the possibility of damage arising after such distribution.*

*(c) States should specify in their national law the point of time at which these time limits commence. The time limit for the participation of the Claimants in the Limitation Proceedings must not commence before Claimants are notified of the establishment of the Fund either individually, if their names and addresses are known, or through publications which have reasonably broad exposure.*

##### 13. Consequences of late participation

*Subject to any related provisions in applicable international conventions, States should adopt provisions in relation to the following consequences of late participation of Claimants in the Limitation Proceedings:*

*(a) The right (or exclusion thereof) to challenge the right of the person liable to invoke the benefit of limitation or to seek review of the amount of the Fund.*

*(b) The right (or exclusion thereof) to participate in the interim and final distribution of the Fund.*

Ook met deze elementen is in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek rekening gehouden.

#### 4.415. Richtsnoer 14 luidt als volgt:

##### 14. Verification of claims

*States should provide in their national law procedures for the verification of Claims in the Limitation Proceedings including procedures for:*

*(a) the submission of the Claims and related evidence,*

*(b) preparation of a first list of Claimants and Claims either by the Fund administrator, or by the appointed judge or by the court, and for notification of this list to the Claimants,*

*(c) the time limit within which the list of Claimants and Claims may be challenged (either by Claimants or by the person liable, unless prevented from doing so by res judicata or by the specific provisions of any applicable international convention),*

*(d) the procedure for the resolution of disputes concerning the list, and*

*(e) the finalization of the list and the distribution of the Fund.*

Het is nuttig ook hiermee rekening te houden.

4.416. Richtsnoer 15 betreft de hierboven reeds besproken<sup>880</sup> problematiek van de betwisting van schuldvorderingen door de aansprakelijk gehouden persoon of de andere schuldeisers, inbegrepen o.m. de gevolgen van dergelijke betwisting voor de verdeling van het fonds. Het Richtsnoer luidt:

---

<sup>880</sup> Zie *supra*, nrs 4.380 e.v.

#### 15. Challenge of claimants' claims

*(a) Subject to the rules of res judicata States should, in the context of Limitation Proceedings and the procedure for the verification of claims, give the person liable the possibility to challenge the Claims and the Claimants the possibility to challenge the Claims of other Claimants provided however that a claim or the amount of a claim accepted following consideration on the merits by a court in another State competent under the CLC, the HNS Convention, the Bunker Conventions or any other applicable convention in a judgment which should be recognised under the applicable convention, in other Contracting States, may not be challenged in the Limitation Proceedings.*

*(b) The challenge of a Claim should not delay the interim distribution of the Fund to other Claimants. National law may provide for challenges to be tried collectively, provided this does not delay the interim distribution of the Fund*

*(c) Any amount released by the rejection from the list of a Claim challenged should be distributed to all the Claimants on the list pro rata and in proportion to their respective Claims as a supplementary distribution.*

Onder de genoemde CLC-, HNS- en Bunkerolie-Verdragen moet een uitspraak van de bevoegde rechter van een andere Verdragspartij, die in kracht van gewijsde is gegaan, steeds worden erkend, tenzij:

*(a) where the judgment was obtained by fraud; or*

*(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case (art. X CLC-Verdrag; art. 10.1 Bunkerolieverdrag; art. 40 HNS-Verdrag).*

Deze criteria zouden, conform de Richtsnoeren van het CMI, in het Belgisch Scheepvaartwetboek kunnen worden gehanteerd om te bepalen in welke gevallen de schuldeisers een schuldvordering van een andere schuldeiser kunnen betwisten. De criteria zouden ook op binnenlandse rechterlijke uitspraken kunnen worden toegepast<sup>881</sup>. Het hierboven geschetste probleem rijst immers niet alleen i.v.m. buitenlandse uitspraken. Voorts zou de regel niet mogen worden beperkt tot rechterlijke uitspraken die in kracht van gewijsde zijn gegaan. Het kan immers niet de bedoeling zijn dat de rechter van de beperkingsprocedure zou fungeren als een bijkomende beroepsinstantie ten aanzien van een vonnis geveld in de procedure ten gronde. Ten slotte moet uiteraard rekening worden gehouden met de EEX-Verordening.

**4.417.** Richtsnoer 16 is aan de hiervoor behandelde materie verwant en luidt als volgt:

#### 16. Relation between limitation proceedings and proceedings on the merits of the claims

*Subject to any specific provisions in the applicable international conventions, States should provide in their national law procedures for the recognition or non recognition of judgments issued on the merits of Claims by other courts having jurisdiction recognised by that State on the merits of these Claims.*

De bepaling betreft de erkenning van buitenlandse rechterlijke uitspraken ten gronde. Dit is een kwestie van internationaal privaatrecht. Zij is reeds geregeld door het CLC-Verdrag (art. X), het Bunkerolieverdrag (art. 10), het HNS-Verdrag (art. 40)<sup>882</sup>, de EEX-Verordening, het Verdrag van Lugano<sup>883</sup> en het Wetboek van Internationaal Privaatrecht.

---

<sup>881</sup> Vgl. Jacobsson, M., "Memorandum on the report of the international sub-committee", in Comité Maritime International, *Yearbook 2007-08*, Antwerpen, CMI, 2008, (234), 238-239.

<sup>882</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.416

<sup>883</sup> Vgl. X., "Draft Guidelines (Draft February 2008)", in Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2007-2008. Athens I. Documents for the Conference*, Antwerpen, CMI, 2008, (186), 214.

#### 4.418. De Richtsnoeren 17 tot 21 luiden:

##### 17. More than one person liable

*(a) Where more than one person liable exists (and is entitled to limit his liability) and unless a relevant convention provides otherwise and/or unless any such person has lost his right to limit his liability as a result of any provision, including provisions concerning his conduct, the establishment of the Fund and the Limitation of Liability by any of them shall benefit all such persons vis-à-vis third party Claimants.*

*(b) States should include in their national law provisions; regulating the right of subrogation and the apportionment of liability among the persons liable, an expeditious procedure for such purpose and that give effect to the subrogation provisions, if any, of the relevant convention or national law.*

##### 18. More than one ship liable

*(a) Unless any applicable convention provides otherwise, where Claims arise from an incident involving more than one ship, the persons liable in relation to each ship may limit their liability separately and independently of the persons liable in relation to any other ship.*

*(b) Any Claimants having Claims against persons liable in relation to more than one ship may participate in any of the Limitation Proceedings commenced with regard to any ship involved and may submit their Claims to each of the relevant Funds for the total amount of their respective Claims.*

*(c) The subrogation provisions of any applicable convention apply in the relations between the persons liable in relation to the various ships and States that are not parties to the relevant conventions should enact similar provisions.*

##### 19. Subrogation

*States should, to the extent that this is a matter left to national law by any applicable convention, provide in their national law procedures concerning subrogation of rights*

##### 20. Setting off of counterclaims

*States should provide in their national law that:*

*(a) Unless any applicable convention provides otherwise, counterclaims of the person liable may be raised and set off against Claims in accordance with the law applicable to such set off, in which case these Claims participate in the distribution of the Fund for the balance, if any, and*

*(b) If the applicable convention provides for compulsory set off of certain counter claims, the issue of set off may be raised by any Claimant participating to the distribution vis-à-vis any other Claimant(s).*

##### 21. Partly paid claims

*If a Claimant entitled to participate in the distribution of a particular Fund has been partially paid for his Claim outside of the Limitation Proceedings, then he will participate in the distribution in respect of the unpaid balance of his Claim.*

Deze regels hebben gedeeltelijk betrekking op rechtsvragen van materiële aard en kunnen in die mate worden verwerkt in de eigenlijke aansprakelijkheidsregeling van het Belgisch Scheepvaartwetboek, eerder dan in de procedurele regeling (zie inz. Richtsnoer 18(a)). In de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek over de beperkingsprocedure met fondsvorming kunnen wel de Richtsnoeren 18(b), 20(a) en 21 worden opgenomen.

#### - HET CLNI-VERDRAG

**4.419.** Het Verdrag van Straatsburg van 4 november 1988 “inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart”, verder “CLNI-Verdrag”<sup>884</sup> is internationaal in werking

<sup>884</sup> Voor commentaar, zie o.m. De Decker, M., “De beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, i.h.b. het verdrag van Straatsburg van 4.11.1988 (CLNI)”, *TVR*, 2004, 281-290.

getreden op 1 september 1997. Het Verdrag is in eerste instantie opgevat als een uniforme regeling voor het Rijn- en Moezelbekken. Het verving het eerdere CLN-Verdrag van 1 maart 1973, dat geen succes was.

Hoewel België het CLNI-Verdrag mede heeft ondertekend, is het tot heden niet tot ratificatie overgegaan. Vier Staten zijn wel tot ratificatie overgegaan: Duitsland, Nederland, Luxemburg en Zwitserland. Naast België is alleen Frankrijk achterwege gebleven. In dit laatste land worden bij aansprakelijkheidsbeperking in de binnenvaart van oudsher fundamentele vraagtekens geplaatst.

Tegen het advies van de Raad van State in, heeft België er in 1989 voor gekozen om op de binnenvaart het stelsel van het LLMC-Verdrag toe te passen<sup>885</sup>. De tekst van het CLNI-Verdrag is wel in aanmerking genomen bij de redactie van het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit.

**4.420.** Het CLNI-Verdrag volgt zeer nauw het LLMC-Verdrag, met enkele aanpassingen teneinde teneinde rekening te houden met de specifieke kenmerken van de binnenvaart.

In de tabel hieronder zijn de tekstuele verschillen tussen de Franse en de Nederlandse versies onderlijnd:

---

<sup>885</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.340.

LLMC 1996 Engels (authentiek)	LLMC 1996 Frans (authentiek)	CLNI Frans (authentiek)	LLMC 1996 Nederlands (Belgische vertaling)	CLNI Nederlands (authentiek)
CHAPTER I – The right of limitation	CHAPITRE I – Le droit à limitation	CHAPITRE I – Le droit à limitation	HOOFDSTUK I – Het recht op beperking	HOOFDSTUK I – Het recht op beperking
Article 1. Persons entitled to limit liability.  1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.  2. The term "shipowner" shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship.	Article 1. Personnes en droit de limiter leur responsabilité.  1. Les propriétaires de <u>navires</u> et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.  2. L'expression "propriétaire de <u>navire</u> " désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant <u>d'un navire de mer</u> .	Article 1. Personnes en droit de limiter leur responsabilité.  1. Les propriétaires de <u>bateaux</u> et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.  2. L'expression a) "propriétaire de <u>bateau</u> " désigne le propriétaire, le locataire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant <u>d'un bateau</u> ;  b) " <u>bateau</u> " désigne un bateau de navigation intérieure et englobe également les hydroglisseurs, les bacs et les menues embarcations, mais non pas les aéroglisseurs. Sont assimilés aux bateaux les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins ou outillages flottants et mobiles de nature analogue;  c) "assistant" désigne toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de	Artikel 1. Personen die gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken. 1. Scheepseigenaren en hulpverleners, zoals hierna omschreven, kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 2 genoemde vorderingen overeenkomstig de regels van dit Verdrag.  2. Onder "scheepseigenaar" wordt verstaan de eigenaar, de <u>bevrachter</u> en de beheerder van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd.  3. <u>Onder "hulpverlener" wordt verstaan</u> iedere persoon die diensten heeft bewezen rechtstreeks verband houdende	Artikel 1. Personen die gerechtigd zijn, hun aansprakelijkheid te beperken. 1. Scheepseigenaren en hulpverleners, zoals hierna omschreven, kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 2 genoemde vorderingen overeenkomstig de regels van dit Verdrag.  2. De uitdrukking a) "scheepseigenaar" betekent de eigenaar, <u>huurder, bevrachter</u> en de beheerder van een schip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een schip is gelegd; b) " <u>schip</u> " betekent een <u>binnenschip</u> en omvat mede <u>draagvleugelboten, veerponten en kleine vaartuigen, maar niet luchtkussenvoertuigen. Met schepen worden gelijkgesteld baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard</u> ;  c) "hulpverlener" betekent iedere persoon die diensten <u>verricht</u> rechtstreeks verband houdende met



shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1(d), (e) and (f).	sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2, paragraphe 1er, alinéas d), e) et f).	sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2 paragraphe 1 lettres d), e) et f).	met hulpverleningswerkzaamheden. Hulpverleningswerkzaamheden omvatten mede werkzaamheden bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d, e en f.	hulpverleningswerkzaamheden. Hulpverleningswerkzaamheden omvatten mede werkzaamheden bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d), e) en f).
4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.	4. Si l'une quelconque des créances <u>prévues</u> à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente Convention.	3. Si l'une quelconque des créances <u>visées</u> à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente Convention.	4. Indien een van de vorderingen <u>voorzien</u> in artikel 2 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of hulpverlener aansprakelijk is, is de persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in dit Verdrag.	3. Indien een van de vorderingen <u>genoemd</u> in artikel 2 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of hulpverlener aansprakelijk is, is die persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in dit Verdrag.
5. In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel itself.	5. Dans la présente Convention, l'expression "responsabilité du propriétaire de <u>navire</u> " comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le <u>navire</u> lui-même.	4. Dans la présente Convention, l'expression "responsabilité du propriétaire de <u>bateau</u> " comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le <u>bateau</u> lui-même.	5. In dit Verdrag omvat de aansprakelijkheid van <u>een</u> scheepseigenaar mede aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsovereenkomst.	4. In dit Verdrag omvat de aansprakelijkheid van <u>de</u> scheepseigenaar de aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsovereenkomst.
6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.	6. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément <u>aux règles de la présente Convention</u> est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.	5. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément <u>à la présente Convention</u> est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.	6. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig <u>de regels van dit Verdrag</u> beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.	5. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig <u>dit Verdrag</u> beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.
7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.	7. Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.	6. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.	7. Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.	6. Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.
Article 2. Claims subject to limitation. 1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the	Article 2. Créances soumises à la limitation. 1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que	Article 2. Créances soumises à la limitation. 1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que	Artikel 2. Vorderingen vatbaar voor beperking. 1. Behoudens de artikelen 3 en 4 zijn de volgende vorderingen,	Artikel 2. Vorderingen vatbaar voor beperking. 1. Behoudens de artikelen 3 en 4 zijn de volgende vorderingen,

<p>basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:</p> <p>(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;</p> <p>(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;</p> <p>(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;</p> <p>(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;</p> <p>(e) claims in respect of the removal, destruction or the</p>	<p>soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité:</p> <p>a. créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes <u>pour</u> dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation) survenus à bord du <u>navire</u> ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;</p> <p>b. créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport <u>par mer</u> de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;</p> <p>c. créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extra-contractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du <u>navire</u> ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;</p> <p>d. créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un <u>navire</u> coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;</p> <p>e. créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du <u>navire</u>;</p>	<p>soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité:</p> <p>a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes <u>ou</u> dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, <u>écluses</u>, <u>ponts</u> et aides à la navigation), survenus à bord du <u>bateau</u> ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;</p> <p>b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;</p> <p>c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du <u>bateau</u> ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;</p> <p>d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un <u>bateau</u> coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;</p> <p>e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la</p>	<p>ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid:</p> <p>a. vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen <u>beschadiging van</u> kunstwerken van havens, dokken <u>en</u> waterwegen, alsmede hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van of in rechtstreeks verband met de exploitatie <u>van het schip</u> of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede daaruit voortvloeiende schade;</p> <p>b. vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer <u>over zee</u> van lading, passagiers of hun bagage;</p> <p>c. vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere dan rechten uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of hulpverleningswerkzaamheden;</p> <p>d. vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;</p> <p>e. vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip;</p>	<p>ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid:</p> <p>a) vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen <u>schade aan</u> kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, <u>sluizen</u>, <u>bruggen</u> en hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord <u>van het schip</u> of in rechtstreeks verband met de exploitatie <u>daarvan</u> of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede <u>alle andere</u> daaruit voortvloeiende schade;</p> <p>b) vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer van lading, passagiers of hun bagage;</p> <p>c) vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere rechten dan die uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of <u>met</u> hulpverleningswerkzaamheden;</p> <p>d) vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;</p> <p>e) vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de</p>
--	--	---	---	---

<p>rendering harmless of the cargo of the ship; (f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.</p> <p>2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise. However, claims set out under paragraph 1(d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.</p>	<p>f. créances produites par une personne autre que la personne responsable, pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.</p> <p>2. Les créances visées au paragraphe 1er sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes <u>des alinéas d), e) et f)</u> du paragraphe 1er ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.</p>	<p>cargaison du <u>bateau</u>;</p> <p>f) créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.</p> <p>2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes <u>du paragraphe 1 lettres d), e) et f)</u> ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.</p>	<p>f. vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit Verdrag kan beperken, alsmede <u>verdere</u> door zulke maatregelen veroorzaakte schade.</p> <p>2. De in het eerste lid genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in het eerste lid, letters d, e en f, zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.</p>	<p>lading van het schip; f) vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit Verdrag kan beperken, alsmede <u>andere</u> door zulke maatregelen veroorzaakte schade.</p> <p>2. De in het eerste lid genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in het eerste lid, letters d), e) en f), zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.</p>
<p>Article 3. Claims excepted from limitation. The rules of this Convention shall not apply to: a. claims for salvage, including, if applicable, any claim for special compensation under Article 14 of the International Convention on Salvage 1989, as amended, or contribution in general average;</p>	<p>Article 3. Créances exclues de la limitation. Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas: a. aux créances du chef <u>d'assistance ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, telle que</u></p>	<p>Article 3. Créances exclues de la limitation. Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas: a) aux créances du chef <u>d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;</u></p>	<p>Artikel 3. Vorderingen. uitgezonderd van beperking. De regels van dit Verdrag zijn niet van toepassing op: a. vorderingen uit hoofde van hulpverlening, <u>met inbegrip van, indien van toepassing, vorderingen voor een speciale vergoeding krachtens artikel 14 van het Internationaal Verdrag van 1989 inzake hulpverlening,</u></p>	<p>Artikel 3. Vorderingen. uitgezonderd van beperking. De regels van dit Verdrag zijn niet van toepassing op: a) vorderingen uit hoofde van hulpverlening of wegens bijdrage in <u>avarij-grosse;</u></p>

	<u>modifiée, ou aux créances du chef de contribution en avarie commune;</u>		<u>zoals gewijzigd, of wegens bijdrage in averij-grosse;</u>	
b. claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29 November 1969 or of any amendment or Protocol thereto which is in force;	<u>b. aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969, ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur;</u>		<u>b. vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging van olie van 29 november 1969 of van enige wijziging van dat Verdrag of van een bij dat Verdrag behorend Protocol, welke van kracht is;</u>	
c. claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;	c. aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;	b) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires;	c. vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;	b) vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;
d. claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;	d. aux créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un <u>navire</u> nucléaire;	c) aux créances contre le propriétaire d'un <u>bateau</u> nucléaire pour dommages nucléaires;	d. vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip <u>ter zake</u> van kernschade;	c) vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip <u>terzake</u> van kernschade;
e. claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law	e. aux créances des préposés du propriétaire du <u>navire</u> ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du <u>navire</u> ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du <u>navire</u> ou	d) aux créances des préposés du propriétaire du <u>bateau</u> ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du <u>bateau</u> ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du <u>bateau</u> ou	e. vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of hulpverlener, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, <u>rechthebbenden</u> of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of hulpverlener volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst van	d) vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of hulpverlener, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, <u>rechtverkrijgenden</u> of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of hulpverlener volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst

only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.	l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances ou si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.	l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.	toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld is in artikel 6.	<u>tussen de scheepseigenaar of de hulpverlener en de ondergeschikten</u> van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet <u>slechts</u> kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 6.
Article 4. Conduct barring limitation. A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.	Article 4. Conduite supprimant la limitation. Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.	Article 4. Conduite supprimant la limitation. Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.	Artikel 4. Gedragingen die de beperking opheffen. Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, <u>begaan</u> hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met <u>het bewustzijn</u> dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.	Artikel 4. Gedragingen die de beperking opheffen. Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, <u>geschied</u> hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met <u>de wetenschap</u> dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.
Article 5. Counterclaims. Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.	Article 5. Compensation des créances. Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.	Article 5. Compensation de créances. Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.	Artikel 5. Verrekening van vorderingen. Wanneer een persoon, die krachtens de regels van dit Verdrag gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, <u>zullen</u> de respectieve vorderingen met elkaar <u>worden</u> verrekend en de bepalingen van dit Verdrag zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.	Artikel 5. Verrekening van vorderingen. Wanneer een persoon, die krachtens de bepalingen van dit Verdrag gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, <u>worden</u> de respectieve vorderingen met elkaar verrekend en de bepalingen van dit Verdrag zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.
CHAPTER II – Limits of liability	CHAPITRE II – Limites de	CHAPITRE II – Limites de	HOOFDSTUK II –	HOOFDSTUK II –

	responsabilité	responsabilité	Aansprakelijkheidsgrenzen	Aansprakelijkheidsgrenzen
Article 6. The general limits. 1. The limits of liability for claims other than those mentioned in Article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:	Article 6. Limites générales. 1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont <u>fixées</u> comme suit:	Article 6. Limites générales. 1. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont <u>calculées</u> comme suit:	Artikel 6. De algemene grenzen. 1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen andere dan deze vermeld in artikel 7, die voortkomen uit <u>een zelfde voorval</u> , worden als volgt berekend:	Artikel 6. De algemene grenzen. 1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in artikel 7, die voortkomen uit <u>eenzelfde gebeurtenis</u> , worden als volgt berekend:
(a) in respect of claims for loss of life or personal injury, (i) 2 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons, (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i): for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 800 Units of Account; for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 600 Units of Account; and for each ton in excess of 70,000 tons, 400 Units of Account,	a. <u>s'agissant</u> des créances pour mort ou lésions corporelles, <u>i. à 2 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000 tonnes,</u> <u>ii. pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):</u> <u>pour chaque tonneau de 2001 à 30.000 tonnes, 800 unités de compte;</u> <u>pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonnes, 600 unités de compte; et</u> <u>pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonnes, 400 unités de compte,</u>	a) <u>à l'égard</u> des créances pour mort ou lésions corporelles: <u>(i) pour un bateau non affecté au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 200 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;</u> <u>(ii) pour un bateau affecté au transport de marchandises, 200 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;</u> <u>(iii) pour un pousseur ou remorqueur, 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;</u> <u>(iv) pour un pousseur qui, au</u>	a. met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of persoonlijk letsel, <u>i. 2 miljoen rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton,</u> <u>ii. voor een schip met een grotere tonnage, het volgende bedrag opgeteld bij het bedrag genoemd onder i:</u> <u>per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 800 rekeneenheden;</u> <u>per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 600 rekeneenheden; en</u> <u>per ton boven 70.000 ton, 400 rekeneenheden,</u>	a) met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel: <u>(i) voor een schip, niet bestemd tot het vervoer van goederen, in het bijzonder een passagiersschip, 200 rekeneenheden per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;</u> <u>(ii) voor een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van het schip, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;</u> <u>(iii) voor een duw- of sleepboot, 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;</u> <u>(iv) voor een duwboot die op het tijdstip waarop de schade is</u>

		<p><u>moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, son montant de responsabilité calculé conformément à l'alinéa (iii) est majoré de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance ou de sauvetage;</u></p> <p><u>(v) pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, son montant de responsabilité calculé conformément aux alinéas (i), (ii) ou (iii) est majoré de 100 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateau a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage;</u></p> <p><u>(vi) pour les engins ou outillages flottants et mobiles au sens de l'article premier paragraphe 2 lettre b) deuxième phrase, leur valeur au moment de l'événement;</u></p>	<p><u>veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, wordt het overeenkomstig onderdeel (iii) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de geduwde bakken; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat de duwboot hulp heeft verleend aan een of meer van deze duwbakken;</u></p> <p><u>(v) voor een schip voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, wordt het overeenkomstig de onderdelen (i), (ii) of (iii) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere schepen; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat dit schip hulp heeft verleend aan een of meer van de gekoppelde schepen;</u></p> <p><u>(vi) voor drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal in de zin van artikel 1, tweede lid, letter b), tweede volzin, hun waarde op het tijdstip van het voorval;</u></p>
--	--	--	--

<p>(b) in respect of any other claims, (i) 1 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons, (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i): for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 Units of Account; for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 300 Units of Account; and for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 Units of Account;</p>	<p>b. <u>s'agissant</u> de toutes les autres créances, i. à 1 million d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000 tonneaux, ii. pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i.: pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonneaux, 400 unités de compte; pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 300 unités de compte; et pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 200 unités de compte.</p>	<p>b) <u>à l'égard</u> de toutes les autres créances, <u>la moitié des montants</u> visés à la lettre a);</p>	<p>b. met betrekking tot alle andere vorderingen, i. 1 miljoen rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton, ii. voor een schip met een hogere tonnage, het volgend bedrag opgeteld bij het bedrag genoemd onder i: per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 400 rekeneenheden; per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 300 rekeneenheden; en per ton boven 70.000 ton, 200 rekeneenheden.</p>	<p>b) met betrekking tot alle andere vorderingen, <u>de helft van de onder letter a) genoemde bedragen</u>;</p>
<p>2. Where the amount calculated in accordance with paragraph 1(a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the amount calculated in accordance with paragraph 1(b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1(a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1(b).</p>	<p>2. Lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa a. du paragraphe 1er est insuffisant pour régler intégralement les créances <u>visées dans cet alinéa</u>, le montant calculé conformément à l'alinéa b. du paragraphe 1er peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa a. du paragraphe 1er et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa b. du paragraphe 1er.</p>	<p>c) Lorsque le montant calculé conformément à la lettre a) est insuffisant pour régler intégralement les créances <u>y visées</u>, le montant calculé conformément à la lettre b) peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à la lettre a) et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à la lettre b);</p>	<p>2. Wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig het eerste lid, letter a, onvoldoende is voor de volledige betaling der daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig het eerste lid, letter b, beschikbaar voor betaling van het onbetaalde saldo van de in het eerste lid, letter a, genoemde vorderingen en dit onbetaalde saldo <u>deelt</u> naar evenredigheid mee met de in het eerste lid, letter b, genoemde vorderingen.</p>	<p>c) wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig letter a), onvoldoende is voor de volledige betaling der daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig letter b) beschikbaar voor de <u>voldoening</u> van het onbetaalde saldo van de in letter a) genoemde vorderingen en <u>deelt</u> dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in letter b) genoemde vorderingen;</p>
		<p>d) <u>dans aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 200.000 unités de compte à l'égard des créances</u></p>		<p>d) <u>in geen geval kunnen de aansprakelijkheidsgrenzen lager zijn dan 20. 000 rekeneenheden met betrekking tot vorderingen</u></p>



		<u>pour mort ou lésions corporelles et à 100.000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.</u>		<u>ter zake van dood of letsel en dan 100.000 rekeneenheden met betrekking tot alle andere vorderingen.</u>
3. However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury according to paragraph 2, a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1(b) as is provided by that law.	3. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 2, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées <u>à l'alinéa b. du paragraphe 1er</u> , la priorité qui est prévue par cette législation.	2. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 1 <u>lettre c)</u> , un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, <u>écluses, ponts</u> et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées <u>au paragraphe 1 lettre b)</u> , la priorité qui est prévue par cette législation.	3. Echter, onverminderd het recht van vorderingen ter zake van dood of letsel volgens het <u>tweede lid</u> , kan een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, in zijn nationale wet bepalen dat vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, <u>alsmede</u> van hulpmiddelen bij de navigatie, de voorrang hebben boven andere in het eerste lid, letter b, bedoelde vorderingen, <u>die bij die wet is bepaald</u> .	2. Echter, onverminderd het recht van vorderingen ter zake van dood of letsel volgens het <u>eerste lid, letter c)</u> , kan een Staat die Partij is bij dit Verdrag, in zijn nationale wet bepalen dat vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, <u>aan</u> dokken, waterwegen, <u>sluizen, bruggen en</u> hulpmiddelen bij de navigatie, <u>de bij die wet bepaalde</u> voorrang hebben boven andere in het eerste lid, letter b) bedoelde vorderingen.
4. The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.	<u>4. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon une jauge de 1.500 tonneaux.</u>	<u>3. Les limites de responsabilité visées au paragraphe 1 lettre d) s'appliquent aussi à tout assistant fournissant des services d'assistance ou de sauvetage à un bateau et n'agissant ni à partir d'un bateau de navigation intérieure ni à partir d'un navire de mer ou à tout assistant agissant uniquement à bord du bateau auquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage.</u>	<u>4. De aansprakelijkheidsgrenzen voor een hulpverlener die geen werkzaamheden verricht vanaf een schip of voor een redder die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het schip, waaraan of met betrekking waartoe hij hulp verleent, worden berekend volgens een tonnage van 1.500 ton.</u>	<u>3. De in het eerste lid, letter d) genoemde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op een hulpverlener die hulp verleent aan een binnenschip en die geen werkzaamheden verricht vanaf een binnenschip of zeeschip of voor een hulpverlener die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het binnenschip waaraan hij hulp verleent.</u>
5. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules	<u>5. Aux fins de la présente Convention, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de</u>		<u>5. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt onder tonnage van het schip verstaan de bruto-tonnage berekend overeenkomstig de voorschriften</u>	

contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.	<u>la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage de navires.</u>		<u>voor meting, vervat in Bijlage I van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969.</u>	
Article 7. The limit for passenger claims. 1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 175,000 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate.	Article 7. <u>Limite</u> applicable aux créances des passagers. 1. Dans le cas <u>de</u> créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un <u>navire</u> et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du <u>navire</u> est fixée à <u>un montant de 175.000 unités de compte</u> multiplié par le nombre de passagers que le <u>navire</u> est autorisé à transporter <u>conformément à son certificat.</u>	Article 7. <u>Limites</u> applicables aux créances des passagers. 1. Dans le cas <u>des</u> créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un <u>bateau</u> et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du <u>bateau</u> est fixée à <u>une somme de 60.000 unités de compte</u> multipliées par le nombre de passagers que le <u>bateau</u> est autorisé à transporter <u>d'après le certificat du bateau ou, si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, cette limitation est fixée par le nombre de passagers effectivement transportés par le bateau au moment de l'événement.</u>	Artikel 7. <u>De grens</u> voor vorderingen van passagiers. 1. Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit <u>een zelfde voorval</u> ter zake van dood of persoonlijk letsel van passagiers van een schip, <u>bedraagt</u> de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar <u>175.000 rekeneenheden</u> vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip <u>overeenkomstig zijn veiligheidscertificaat</u> gerechtigd is te vervoeren.	Artikel 7. <u>Grenzen</u> voor vorderingen van passagiers. 1. Met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit <u>eenzelfde gebeurtenis</u> , ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, <u>belooft</u> de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar een bedrag van <u>60.000 rekeneenheden</u> , vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren <u>volgens zijn veiligheidscertificaat; is het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgeschreven, dan wordt die beperking bepaald door het aantal passagiers dat het schip op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd.</u>
		<u>Ces limites ne peuvent pas être inférieures à 720.000 unités de compte ou supérieures aux montants suivants:</u> <u>a) 3 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 100 passagers;</u> <u>b) 6 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 180 passagers;</u> <u>c) 12 millions d'unités de compte</u>		<u>Deze grenzen kunnen niet lager zijn dan 720.000 rekeneenheden en kunnen niet hoger zijn dan de volgende bedragen:</u> <u>a) 3 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 100 passagiers;</u> <u>b) 6 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 180 passagiers;</u> <u>c) 12 miljoen rekeneenheden</u>

		<u>pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport supérieure à 180 passagers.</u>		<u>voor schepen met een toegestane capaciteit van meer dan 180 passagiers.</u>
<p>2. For the purpose of this Article "claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship" shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship:</p> <p>(a) under a contract of passenger carriage, or</p> <p>(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.</p>	<p>2. Aux fins du présent article, <u>l'expression</u> "créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un <u>navire</u>" signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce <u>navire</u> ou pour le compte de cette personne:</p> <p>a. en vertu d'un contrat de transport de passager; ou</p> <p>b. qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.</p>	<p>2. Aux fins du présent article, "créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un <u>bateau</u>" signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce <u>bateau</u> ou pour le compte de cette personne:</p> <p>a) en vertu d'un contrat de transport de passager, ou</p> <p>b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.</p>	<p>2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder "vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip" verstaan alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon:</p> <p>a. krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers, of</p> <p>b. die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten.</p>	<p>2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder "vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip" verstaan alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon:</p> <p>a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers, of</p> <p>b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten.</p>
<p>Article 8. Unit of Account.</p> <p>1. The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment.</p>	<p>Article 8. Unité de compte.</p> <p>1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat.</p>	<p>Article 8. Unité de compte.</p> <p>1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds aura été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat.</p>	<p>Artikel 8. Rekeneenheid.</p> <p>1. De rekeneenheid, bedoeld in de artikelen 6 en 7, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat, waar de beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen, volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht, of een volgens de wet van die Staat daaraan gelijkwaardige zekerheid is verstrekt.</p>	<p>Artikel 8. Rekeneenheid.</p> <p>1. De rekeneenheid, bedoeld in de artikelen 6 en 7, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat, waar de beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen; <u>de omrekening geschiedt</u> volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht of een volgens de wet van die Staat daaraan gelijkwaardige zekerheid is verstrekt.</p>

<p>The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.</p>	<p>La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie <u>qui est membre du Fonds monétaire international</u>, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.</p> <p><u>La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat Partie.</u></p>	<p>2. La valeur, en Droit de Tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.</p>	<p>De waarde van een nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Staat, die partij is bij dit Verdrag, <u>en die lid is van het Internationale Monetaire Fonds</u> wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. <u>De waarde van een nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, maar die geen lid is van het Internationale Monetaire Fonds, wordt berekend op de door die Staat vastgestelde wijze.</u></p>	<p>2. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.</p>
		<p>3. Les Etats Parties peuvent fixer, <u>sur la base de la méthode de calcul visée au paragraphe 1, l'équivalent des montants visés aux articles 6 et 7 dans leur monnaie nationale en chiffres arrondis. Lorsque, par suite d'un changement de la valeur en Droit de Tirage spécial de la monnaie nationale, les montants exprimés en cette monnaie s'écartent de plus de 10 pour cent de la valeur réelle exprimée en Droit de Tirage spécial aux articles 6 et 7, les montants devront être adaptés à la valeur réelle.</u></p>		<p>3. De Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, kunnen op grondslag <u>van de in het eerste lid genoemde berekeningsmethode de tegenwaarde van de in artikelen 6 en 7 genoemde bedragen in hun nationale munteenheid vaststellen in afgeronde bedragen. Wanneer, als gevolg van een verandering van de in de bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte waarde van de nationale munteenheid, de in die munteenheid uitgedrukte bedragen meer dan 10 ten honderd afwijken van de in de artikelen 6 en 7 in bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte werkelijke waarde, moeten de</u></p>

				<u>bedragen aan de werkelijke waarde worden aangepast.</u>
<p>2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:</p> <p>(a) in respect of Article 6, paragraph 1(a), at an amount of</p> <p>(i) 30 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;</p> <p>(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following</p>	<p><u>2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées comme suit:</u></p> <p><u>a. en ce qui concerne l'alinéa a du paragraphe 1er de l'article 6:</u></p> <p><u>i. à 30 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000</u></p>		<p><u>2. Niettemin kunnen de Staten die geen lid zijn van het Internationale Monetair Fonds en wier wetgeving de toepassing van de bepalingen van het eerste lid niet toestaat, op het tijdstip van de ondertekening zonder voorbehoud inzake bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of op het tijdstip van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, dan wel op enig tijdstip nadien verklaren dat de in dit Verdrag bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen die op hun grondgebied van toepassing zijn, als volgt worden vastgelegd:</u></p> <p><u>a. met betrekking tot artikel 6, eerste lid, a, op een bedrag van:</u></p> <p><u>i. 30 miljoen Monetair eenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton;</u></p>	

<p>amount in addition to that mentioned in (i): for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 12,000 monetary units; for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 9,000 monetary units; and for each ton in excess of 70,000 tons, 6,000 monetary units; and (b) in respect of Article 6, paragraph 1(b), at an amount of: (i) 15 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons; (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i): for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 6,000 monetary units; for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 4,500 monetary units; and for each ton in excess of 70,000 tons, 3,000 monetary units; and (c) in respect of Article 7, paragraph 1, at an amount of 2,625,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate. Paragraphs 2 and 3 of Article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph. 3. The monetary unit referred to in paragraph 2 corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness</p>	<p><u>tonneaux;</u> <u>ii. pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i.:</u> <u>pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonnes, 12.000 unités monétaires;</u> <u>pour chaque tonneau de 30001 à 70.000 tonnes, 9.000 unités monétaires; et</u> <u>pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonnes, 6.000 unités monétaires; et</u> <u>b. en ce qui concerne l'alinéa b. du paragraphe 1er de l'article 6:</u> <u>i. à 15 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000 tonnes;</u> <u>ii. pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i.:</u> <u>pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonnes, 6.000 unités monétaires;</u> <u>pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonnes, 4.500 unités monétaires; et</u> <u>pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonnes, 3.000 unités monétaires; et</u> <u>c. en ce qui concerne le paragraphe 1er de l'article 7, à un montant de 2.625.000 unités monétaires multiplié par le nombre de passagers que le</u></p>		<p><u>ii. voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag opgeteld bij het bedrag genoemd onder i:</u> <u>per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 12.000 Monetair eenheden;</u> <u>per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 9.000 Monetair eenheden; en</u> <u>per ton boven 70.000 ton, 6.000 Monetair eenheden; en</u> <u>b. met betrekking tot artikel 6, eerste lid, b, op een bedrag van:</u> <u>i. 15 miljoen Monetair eenheden voor een schip met een tonnage van minder dan 2.000 ton;</u> <u>ii. voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij het bedrag genoemd onder i:</u> <u>per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 6.000 Monetair eenheden;</u> <u>per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 4.500 Monetair eenheden; en</u> <u>per ton boven 70.000 ton, 3.000 Monetair eenheden; en</u> <u>c. met betrekking tot artikel 7, eerste lid, op een bedrag van 2.625.000 Monetair eenheden vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip volgens zijn veiligheidscertificaat gerechtigd is te vervoeren. Het tweede en derde lid van artikel 6 zijn van overeenkomstige toepassing op de bepalingen onder a en b van dit lid.</u> <u>3. De in het tweede lid bedoelde Monetair eenheid komt overeen met vijfenzestig en een halve milligram goud van een gehalte</u></p>	
--	---	--	---	--

<p>nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.</p> <p>4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 6 and 7 as is expressed there in units of account.</p>	<p><u>navire est autorisé à transporter conformément à son certificat. Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 s'appliquent en conséquence aux alinéas a. et b. du présent paragraphe.</u></p> <p><u>3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.</u></p> <p><u>4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1er et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans les articles 6 et 7.</u></p>		<p><u>van negenhonderdduizendste fijn. De omrekening van de in het tweede lid bedoelde bedragen in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.</u></p> <p><u>4. De in de laatste zin van het eerste lid genoemde berekening en de in het derde lid genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze, dat in de nationale munteenheid van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag zo veel mogelijk dezelfde werkelijke waarde tot uitdrukking komt voor de in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen, als daarin uitgedrukt in rekeneenheden.</u></p>	
--	--	--	---	--

States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or when depositing an instrument referred to in Article 16 and whenever there is a change in either.	<u>Au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article 16, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats Parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1er, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.</u>	<u>Les Etats Parties communiquent au dépositaire les sommes exprimées en monnaie nationale ainsi que toute modification de ces sommes.</u>	<u>Op het tijdstip van ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of bij nederlegging van een in artikel 16 genoemde akte en telkens wanneer een verandering optreedt in hun wijze van berekening ingevolge het eerste lid of in het resultaat van de omrekening ingevolge het derde lid, delen de Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, aan de depositaris hun wijze van berekening dan wel het resultaat van de omrekening mede.</u>	<u>De Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, delen aan de depositaris de in hun nationale munteenheid uitgedrukte bedragen mede, alsmede iedere wijziging van die bedragen.</u>
Article 9. Aggregation of claims. 1. The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:  (a) against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or  (b) against the shipowner of a ship rendering salvage services from that ship and the salvor or salvors operating from such ship and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or	Article 9. Concours de créances. 1. Les limites de la responsabilité déterminée selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:  a. à l'égard de la personne ou des personnes visées <u>au paragraphe 2 de l'article 1er</u> et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou b. à l'égard du propriétaire d'un <u>navire</u> qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce <u>navire</u> et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit <u>navire</u> et de toute personne dont les faits,	Article 9. Concours de créances. 1. <u>Sans préjudice du paragraphe 2</u> , les limites de responsabilité déterminées selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:  a) à l'égard de la personne ou des personnes visées <u>à l'article premier paragraphe 2 lettre a)</u> et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci, ou b) à l'égard du propriétaire d'un <u>bateau</u> qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce <u>bateau</u> et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit <u>bateau</u> et de toute personne dont les faits,	Artikel 9. Samenloop van vorderingen. 1. <u>De</u> overeenkomstig artikel 6 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen <u>zijn</u> van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis: a. tegen de persoon of personen, genoemd in artikel 1, tweede lid, en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of  b. tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en de hulpverlener of hulpverleners, die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij	Artikel 9. Samenloop van vorderingen. 1. <u>Onverminderd het tweede lid, zijn</u> de overeenkomstig artikel 6 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis: a) tegen de persoon of de personen, genoemd in artikel 1, tweede lid, letter a) en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of b) tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en <u>tegen</u> de hulpverlener of hulpverleners, die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij



<p>(c) against the salvor or salvors who are not operating from a ship or who are operating solely on the ship to, or in respect of which, the salvage services are rendered and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.</p>	<p>négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci; c. à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un <u>navire</u> ou agissant uniquement à bord du <u>navire</u> auquel <u>ou à l'égard duquel</u> des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.</p>	<p>négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci, <u>ou</u> c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un <u>bateau de navigation</u> intérieure ou d'un navire de mer ou agissant uniquement à bord du <u>bateau</u> auquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.</p>	<p>of zij aansprakelijk is of zijn; of c. tegen de hulpverlener of hulpverleners die niet vanaf een <u>schip</u> werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten <u>op het schip</u> waaraan <u>of met betrekking waartoe</u> hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.</p>	<p>of zij aansprakelijk is of zijn; of c) tegen de hulpverlener of hulpverleners die niet vanaf een <u>binnenschip of een zeeschip</u> werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten <u>aan boord van het schip</u> waaraan hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.</p>
		<p><u>2.a) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (iv), le montant de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majoré, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, le montant de responsabilité de chacune des barges est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd de la barge poussée.</u> <u>b) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (v), le montant de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de</u></p>		<p>2.a) Wordt volgens artikel 6, eerste lid, letter a), onderdeel (iv), het aansprakelijkheidsbedrag voor een duwboot die, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval, verhoogd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbakken, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, het aansprakelijkheidsbedrag voor iedere duwbak verminderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbak. <u>b) Wordt volgens artikel 6, eerste lid, letter a), onderdeel (v), het aansprakelijkheidsbedrag voor een schip, voorzien van</u></p>

		<p><u>propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majoré, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, le montant de responsabilité pour chaque bateau accouplé est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.</u></p>		<p><u>voortbewegingswerktuigen, dat, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit hetzelfde voorval, vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere met dit schip gekoppelde schepen, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, het aansprakelijkheidsbedrag voor ieder gekoppeld schip verminderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van het gekoppelde schip.</u></p>
<p>2. The limits of liability determined in accordance with Article 7 shall apply to the aggregate of all claims subject thereto which may arise on any distinct occasion against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 in respect of the ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.</p>	<p>2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances <u>pouvant naître</u> d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées <u>au paragraphe 2 de l'article 1er</u> s'agissant du <u>navire</u> auquel il est fait référence à l'article 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.</p>	<p>3. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances <u>nées</u> d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées <u>à l'article premier paragraphe 2 lettre a)</u>, s'agissant du <u>bateau</u> auquel il est fait référence à l'article 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.</p>	<p>2. De <u>overeenkomstig</u> artikel 7 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle <u>mogelijke</u> vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde <u>gebeurtenis</u> en ingesteld worden tegen de persoon of personen genoemd in artikel 1, tweede lid, met betrekking tot het in artikel 7 <u>bedoeld</u> schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.</p>	<p>3. De <u>volgens</u> artikel 7 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde <u>voorval</u> en ingesteld worden tegen de persoon of personen, genoemd in artikel 1, tweede lid, <u>letter a)</u>, met betrekking tot het in artikel 7 <u>bedoelde</u> schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.</p>
<p>Article 10. Limitation of liability without constitution of a</p>	<p>Article 10. Limitation de la responsabilité sans constitution</p>	<p>Article 10. Limitation de la responsabilité sans constitution</p>	<p>Artikel 10. Beperking van aansprakelijkheid zonder vorming</p>	<p>Artikel 10. Beperking van aansprakelijkheid zonder vorming</p>

<p>limitation fund.</p> <p>1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that, where an action is brought in its Courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.</p> <p>2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 12 shall apply correspondingly.</p> <p>3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the State Party in which action is brought.</p>	<p>d'un fonds de limitation.</p> <p>1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.</p> <p>2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent à <u>l'avenant</u>.</p> <p>3. Les règles de procédure <u>concernant</u> l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.</p>	<p>d'un fonds de limitation.</p> <p>1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.</p> <p>2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent.</p> <p>3. Les règles de procédure <u>en vue</u> de l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.</p>	<p>van een beperkingsfonds.</p> <p>1. De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds zoals genoemd in artikel 11, is gevormd. Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan echter in zijn nationale wet bepalen dat, wanneer een rechtsvordering wordt ingesteld bij een van zijn Gerechten om betaling te verkrijgen van een voor beperking vatbare vordering, een aansprakelijke persoon zich uitsluitend op het recht op beperking van aansprakelijkheid kan beroepen, indien een beperkingsfonds is gevormd wanneer het recht op beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen.</p> <p>2. Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds zijn de bepalingen van artikel 12 van overeenkomstige toepassing.</p> <p>3. Vragen van procesrecht <u>die voortvloeien uit</u> de toepassing van dit artikel worden beheerst door de nationale wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waar de rechtsvordering wordt ingesteld.</p>	<p>van een beperkingsfonds.</p> <p>1. De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds, zoals bedoeld in artikel 11, is gevormd. Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan echter in zijn nationale wet bepalen dat, wanneer een rechtsvordering wordt ingesteld bij een van zijn Gerechten om betaling te verkrijgen van een voor beperking vatbare vordering, een aansprakelijke persoon zich slechts op het recht op beperking van aansprakelijkheid kan beroepen, indien een beperkingsfonds is gevormd <u>overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag</u> of wordt gevormd wanneer het recht op beperking wordt ingeroepen.</p> <p>2. Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds, zijn de bepalingen van artikel 12 van overeenkomstige toepassing.</p> <p>3. Vragen van procesrecht <u>met het oog op</u> de toepassing van dit artikel worden beheerst door de nationale wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waar de rechtsvordering wordt ingesteld.</p>
CHAPTER III – The limitation fund	CHAPITRE III – Le fonds de limitation	CHAPITRE III – Le fonds de limitation	HOOFDSTUK III – Het beperkingsfonds	HOOFDSTUK III – Het beperkingsfonds
Article 11. Constitution of the	Article 11. Constitution du fonds.	Article 11. Constitution du fonds.	Artikel 11. Vorming van het	Artikel 11. Vorming van het

<p>fund.</p> <p>1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.</p> <p>2. A fund may be constituted,</p>	<p>1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour <u>des créances soumises à limitation</u>. Le fonds est constitué à concurrence du montant tel <u>qu'il est</u> calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont <u>cette personne</u> peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour <u>régler</u> les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.</p> <p>2. Un fonds peut être constitué, soit en consignat la somme, soit en fournissant une garantie</p>	<p>1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal <u>compétent</u> ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour <u>une créance soumise à limitation, ou, si aucune action n'est engagée, auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie</u> dans lequel une action peut être engagée pour <u>une créance soumise à limitation</u>. Le fonds <u>doit</u> être constitué à concurrence du montant tel <u>que</u> calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont <u>la personne qui constitue le fonds</u> peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour <u>payer</u> les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.</p> <p>2. Un fonds peut être constitué, soit en consignat la somme, soit en fournissant une garantie</p>	<p>fonds.</p> <p>1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een fonds vormen bij <u>de rechterlijke of andere</u> bevoegde autoriteit in <u>iedere</u> bij dit Verdrag Partij zijnde Staat, waarin een rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt met betrekking tot <u>voor beperking vatbare vorderingen</u>. Het fonds <u>wordt gevormd</u> ten belope van de in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen waarvoor <u>die persoon</u> aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de rente daarover te rekenen vanaf de datum van <u>het voorval</u> dat tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd. Elk aldus gevormd fonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.</p> <p>2. Een fonds kan worden gevormd, hetzij door het storten</p>	<p>fonds.</p> <p>1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een fonds vormen bij <u>het Gerecht</u> of iedere andere bevoegde autoriteit in <u>elke</u> bij dit Verdrag Partij zijnde Staat, waarin een rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt met betrekking tot <u>een voor beperking vatbare vordering, of, indien geen rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt, bij het Gerecht of iedere andere bevoegde autoriteit in elke bij dit Verdrag Partij zijnde Staat, waarin een rechtsgeding aanhangig kan worden gemaakt met betrekking tot een voor beperking vatbare vordering</u>. Het fonds <u>moet gevormd worden</u> ten belope van de in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen, waarvoor <u>de persoon die het fonds vormt</u>, aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de rente daarover te rekenen vanaf de datum van <u>de gebeurtenis</u> die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd. Elk aldus gevormd fonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.</p> <p>2. Een fonds kan worden</p>
---	--	---	--	--

<p>either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority.</p> <p>3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2 of Article 9 or his insurer shall be deemed constituted by all persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2, respectively.</p>	<p>acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme adéquate par le tribunal ou <u>par</u> toute autre autorité compétente.</p> <p>3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées <u>aux alinéas a., b. ou c. du paragraphe 1er ou au paragraphe 2 de l'article 9</u>, ou par son assureur est réputé constitué par toutes les personnes visées <u>aux alinéas a., b. ou c. du paragraphe 1er ou au paragraphe 2 respectivement.</u></p>	<p>acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué et considérée comme adéquate par le tribunal ou toute autre autorité compétente.</p> <p>3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées <u>à l'article 9 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 3</u>, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées <u>à l'article 9 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 3.</u></p>	<p>van de geldsom, hetzij door het stellen van een garantie, die aanvaardbaar is volgens de wetgeving van de bij dit Verdrag Partij zijnde Staat waar het fonds wordt gevormd en die door <u>de rechterlijke</u> of andere bevoegde autoriteit voldoende wordt geacht.</p> <p>3. Een fonds dat is gevormd door een van de personen genoemd in <u>het eerste lid, letter a, b of c, of in het tweede lid van artikel 9</u>, dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle <u>respectievelijk in het eerste lid, letter a, b of c of het tweede lid</u> genoemde personen.</p>	<p>gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het stellen van een garantie die aanvaardbaar is volgens de wetgeving van de bij dit Verdrag Partij zijnde Staat waar het fonds wordt gevormd en die door <u>het Gerecht</u> of <u>door iedere</u> andere bevoegde autoriteit voldoende wordt geacht.</p> <p>3. Een fonds dat is gevormd door een van de personen, genoemd in <u>artikel 9, eerste lid, letters a), b) of c), of derde lid</u> dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle <u>in artikel 9, eerste lid, letters a), b) of c), of derde lid</u> genoemde personen.</p>
<p>Article 12. Distribution of the fund.</p> <p>1. Subject to the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of Article 6 and of Article 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.</p> <p>2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has settled a claim against the fund such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.</p> <p>3. The right of subrogation</p>	<p>Article 12. Répartition du fonds.</p> <p>1. Sous réserve des dispositions des <u>paragraphes 1er, 2 et 3 de l'article 6</u> et de celles de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.</p> <p>2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.</p>	<p>Article 12. Répartition du fonds.</p> <p>1. Sous réserve des dispositions <u>de l'article 6 paragraphes 1 et 2</u> et de celles de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.</p> <p>2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.</p>	<p>Artikel 12. Verdeling van het fonds.</p> <p>1. Behoudens <u>de bepalingen van artikel 6, eerste, tweede en derde lid, en van</u> artikel 7, wordt het fonds verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.</p> <p>2. Indien, vóór de verdeling van het fonds, de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, <u>treedt deze persoon bij wege van subrogatie</u>, tot het bedrag dat hij heeft betaald, in de rechten, die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van dit Verdrag zou hebben gehad.</p> <p>3. Het recht van subrogatie,</p>	<p>Artikel 12. Verdeling van het fonds.</p> <p>1. Behoudens <u>artikel 6, eerste en tweede lid, en</u> artikel 7, wordt het fonds verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.</p> <p>2. Indien voor de verdeling van het fonds de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, wordt deze persoon <u>gesubrogeerd</u> tot het bedrag dat hij heeft betaald in de rechten, die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van dit Verdrag zou hebben gehad.</p> <p>3. Het recht van subrogatie,</p>

<p>provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.</p> <p>4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.</p>	<p>3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.</p> <p>4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser <u>en totalité ou en partie</u> à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.</p>	<p>3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.</p> <p>4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.</p>	<p>bedoeld in het tweede lid, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding, dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wet.</p> <p>4. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoont dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip, <u>geheel of gedeeltelijk</u>, een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald <u>vóór</u> de verdeling van het fonds, ingevolge het tweede en derde lid bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan <u>de rechterlijke of</u> andere bevoegde autoriteit van de Staat waar het fonds is gevormd bevelen dat voorlopig een bedrag <u>wordt terzijde gesteld</u> dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op een later tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.</p>	<p>bedoeld in het tweede lid, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding, dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wet.</p> <p>4. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoont dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald <u>voor</u> de verdeling van het fonds, ingevolge het tweede en derde lid bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan <u>het Gerecht of ieder</u> andere bevoegde autoriteit van de Staat waar het fonds is gevormd, bevelen dat voorlopig een bedrag <u>terzijde wordt gesteld</u> dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op dat latere tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.</p>
<p>Article 13. Bar to other actions.</p> <p>1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other</p>	<p>Article 13. Fin de non-recevoir.</p> <p>1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une</p>	<p>Article 13. Fin de non-recevoir.</p> <p>1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une</p>	<p>Artikel 13. Gronden voor niet-ontvankelijkheid.</p> <p>1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 11, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen</p>	<p>Artikel 13. Gronden voor niet-ontvankelijkheid.</p> <p>1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 11, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan <u>om</u> enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te</p>

<p>assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.</p> <p>2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State.</p>	<p>personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.</p> <p>2. Après constitution d'un fonds de <u>limitation</u> conformément à l'article 11, tout <u>navire</u> ou tout autre bien appartenant à une personne <u>au nom</u> de laquelle le fonds a été constitué, qui a <u>été saisi dans le ressort</u> d'un Etat Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, <u>ou</u> toute garantie fournie, <u>peut</u> faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat.</p>	<p>personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.</p> <p>2. Après constitution d'un fonds conformément à l'article 11, tout <u>bateau</u> ou tout autre bien appartenant à une personne <u>au profit</u> de laquelle le fonds a été constitué, qui a <u>fait l'objet d'une saisie dans la juridiction</u> d'un Etat Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, <u>ainsi que</u> toute garantie fournie <u>doit</u> faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat.</p>	<p>ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.</p> <p>2. Nadat een <u>beperkingsfonds</u> is gevormd overeenkomstig artikel 11, <u>kan</u> elk schip of <u>kunnen</u> andere eigendommen van een persoon <u>namens</u> wie het fonds is gevormd, waarop binnen het <u>gebied</u> van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde zekerheid worden vrijgegeven op bevel van <u>de rechterlijke</u> of andere bevoegde autoriteit van die Staat.</p>	<p>oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.</p> <p>2. Nadat een <u>fonds</u> is gevormd overeenkomstig artikel 11, <u>moet</u> elk schip of <u>moeten</u> andere eigendommen van een persoon <u>ten bate van</u> wie het fonds is gevormd, waarop binnen het <u>rechtsgebied</u> van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde zekerheid worden vrijgegeven op bevel van <u>het Gerecht</u> of <u>iedere</u> andere bevoegde autoriteit van die Staat.</p>
<p>However, such release shall always be ordered if the limitation fund has been constituted:</p> <p>(a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or</p> <p>(b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or</p> <p>(c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or</p> <p>(d) in the State where the arrest is made.</p>	<p><u>Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué:</u></p> <p><u>a. au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant;</u></p> <p><u>b. au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles;</u></p> <p><u>c. au port de déchargement pour les créances pour dommage à la cargaison; ou</u></p> <p><u>d. dans l'Etat où la saisie a lieu.</u></p>		<p><u>Deze vrijgave wordt echter altijd bevolen, indien het beperkingsfonds is gevormd:</u></p> <p><u>a. in de haven waar het voorval plaats vond, of, indien het plaats vond buiten de haven, in de eerste haven die daarna wordt aangedaan; of</u></p> <p><u>b. in de haven van ontscheeping met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel; of</u></p> <p><u>c. in de haven van lossing, met betrekking tot beschadiging van de lading; of</u></p> <p><u>d. in de Staat, waar het beslag is gelegd.</u></p>	
<p>3. The rules of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the limitation fund before the Court administering that fund and the</p>	<p>3. Les dispositions des paragraphes <u>1er</u> et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de <u>limitation</u> devant le</p>	<p>3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre <u>le fonds</u> devant le tribunal administrant ce</p>	<p>3. <u>De bepalingen van het</u> eerste en tweede lid zijn alleen van toepassing indien de schuldeiser een vordering tegen het <u>beperkingsfonds</u> kan indienen bij</p>	<p>3. <u>Het</u> eerste en tweede lid zijn alleen van toepassing, indien de schuldeiser een vordering tegen het <u>fonds</u> kan indienen bij het Gerecht dat het fonds beheert en</p>

fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.	tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.	fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.	het Gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering	indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.
Article 14. Governing law. Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connexion therewith, shall be governed by the law of the State Party in which the fund is constituted.	Article 14. Loi applicable. Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure <u>en rapport avec elles</u> , sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.	Article 14. Loi applicable. Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation ainsi que toutes règles de procédure <u>y relatives</u> , sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.	Artikel 14. De toepasselijke wet. Behoudens de bepalingen van dit Hoofdstuk worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels beheerst door de wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waarin het fonds wordt gevormd.	Artikel 14. De toepasselijke wet. Behoudens de bepalingen van dit hoofdstuk worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels beheerst door de wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waarin het fonds wordt gevormd.
CHAPTER IV – Scope of application	CHAPITRE IV – Champs d'application	CHAPITRE IV - Champs d'application	HOOFDSTUK IV – Toepassingsgebied	HOOFDSTUK IV – Toepassingsgebied
Article 15 1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1 who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a State Party or does not have his principal place of business in a State Party or any ship in relation	Article 15. <u>1. La présente Convention s'applique chaque fois qu'une personne mentionnée à l'article 1er cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un Etat Partie, tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou de faire lever toute autre garantie fournie devant la juridiction dudit Etat. Néanmoins, tout Etat Partie a le droit d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la présente Convention toute personne mentionnée à l'article 1er qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet Etat, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un</u>	Article 15. <u>1. La présente Convention s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou d'un assistant lorsqu'au moment de l'événement donnant naissance aux créances: a) le bateau a navigué sur l'une des voies d'eau soumises au régime de la Convention Révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 ou à celui de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle, ou b) des services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis dans l'étendue d'une desdites voies d'eau à un bateau se trouvant en danger ou à la cargaison d'un tel bateau, ou c) un bateau coulé, naufragé,</u>	Artikel 15. <u>1. Dit Verdrag is van toepassing, wanneer een persoon, bedoeld in artikel 1, voor het Gerecht van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, zijn aansprakelijkheid tracht te beperken of tracht te bewerkstelligen dat een schip of andere eigendommen worden vrijgegeven, dan wel dat een binnen het gebied van een zodanige Staat gestelde zekerheid wordt opgeheven. Niettemin kan iedere Staat, die Partij is bij dit Verdrag, geheel of gedeeltelijk van de toepassing van dit Verdrag uitsluiten enige persoon, bedoeld in artikel 1, die, op het tijdstip, waarop voor het Gerecht van die Staat een beroep wordt gedaan op de bepalingen van dit Verdrag, niet zijn gewone verblijfplaats</u>	Artikel 15. <u>1. Dit Verdrag is van toepassing op de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een schip of van een hulpverlener, wanneer op het tijdstip van de gebeurtenis waaruit de vorderingen zijn voortgekomen: a) het schip op een waterweg heeft gevaren die onderworpen is aan het regime van de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 of aan dat van het Verdrag van 27 oktober 1956 betreffende de bevaarbaarmaking van de Moezel, b) hulp is verleend binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen aan een in gevaar verkerend schip of aan de lading van zulk een schip, of</u>



<p>to which the right of limitation is invoked or whose release is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party.</p> <p>2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are:</p> <p>(a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways</p> <p>(b) ships of less than 300 tons.</p> <p>A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the depositary of the limits of liability adopted in its national legislation or of the fact that there are none.</p> <p>3. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to claims arising in cases in which interests of persons who are nationals of other States Parties are in no way involved.</p> <p>3bis. Notwithstanding the limit of liability prescribed in paragraph 1 of Article 7, a State Party may regulate by specific provisions of national law the system of liability to be applied to claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship, provided that the limit of liability is not lower than that prescribed in paragraph 1 of Article 7. A State Party which makes use of the</p>	<p><u>des Etats Parties ou dont le navire à raison duquel elle invoque le droit de limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats Parties.</u></p> <p><u>2. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de limitation de la responsabilité s'applique aux navires qui sont:</u></p> <p><u>a. en vertu de la législation dudit Etat, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;</u></p> <p><u>b. des navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.</u></p> <p><u>Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au dépositaire les limites de la responsabilité adoptées dans sa législation nationale ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.</u></p> <p><u>3bis. Nonobstant la limite de la responsabilité prescrite au paragraphe 1er de l'article 7, un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de responsabilité s'applique aux créances pour mort ou lésions corporelles des passagers d'un navire, sous réserve que la limite de la responsabilité ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1er de l'article 7. Un</u></p>	<p><u>échoué ou abandonné dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou la cargaison d'un tel bateau ont été renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs.</u></p> <p><u>La présente Convention s'applique aussi à la limitation de la responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau de navigation intérieure à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou à la cargaison d'un tel navire.</u></p> <p><u>2. Tout Etat peut lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion ou à tout moment postérieur déclarer au moyen d'une notification adressée au dépositaire que la présente Convention est aussi applicable à d'autres voies d'eau que celles mentionnées au paragraphe 1 à condition que celles-ci soient situées sur le territoire de cet Etat.</u></p> <p><u>La présente Convention prend effet, pour les voies d'eau mentionnées dans la notification, le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de trois mois suivant la réception de la notification ou, si la présente Convention n'est pas encore entrée en vigueur, avec son entrée en vigueur.</u></p> <p><u>3. Tout Etat qui a fait une déclaration en vertu du paragraphe 2 peut la retirer à tout</u></p>	<p>heeft in een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, of niet de hoofdzetel van zijn bedrijf heeft in een Staat die Partij is bij dit Verdrag dan wel enig schip ten aanzien waarvan een beroep wordt gedaan op het recht van beperking of waarvan de vrijgave wordt nagestreefd en dat niet op het hierboven genoemde tijdstip de vlag voert van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag.</p> <p>2. Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan door middel van uitdrukkelijke bepalingen in zijn nationale wet het stelsel van beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op schepen, die:</p> <p>a. volgens de wet van die Staat schepen zijn welke zijn bestemd voor de vaart op de binnenwateren;</p> <p>b. schepen zijn van een geringere inhoud dan 300 ton.</p> <p>Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag en die gebruik maakt van de in dit lid gegeven bevoegdheid, stelt de depositaris in kennis van de aansprakelijkheidsgrenzen die in zijn nationale wetgeving zijn vastgesteld, dan wel van het feit dat er geen aansprakelijkheidsgrenzen zijn vastgesteld.</p> <p>3. Een staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan door middel van uitdrukkelijke bepalingen in zijn nationale wet het stelsel van</p>	<p>c) een binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip of de lading van zulk schip vlotgebracht, verwijderd, vernietigd of onschadelijk gemaakt is. Dit Verdrag is ook van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van een hulpverlener die vanaf een binnenschip hulp verleent aan een zeeschip dat in het gebied van een van de bedoelde waterwegen in gevaar verkeert op aan de lading van zulk schip.</p> <p>2. Iedere Staat kan op het tijdstip van ondertekening of van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding of op enig later tijdstip door middel van een kennisgeving aan de depositaris verklaren dat dit Verdrag ook van toepassing is op andere waterwegen dan die genoemd in het eerste lid voor zover zij binnen het grondgebied van deze Staat zijn gelegen. Dit Verdrag treedt in werking voor de in de kennisgeving genoemde waterwegen op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van drie maanden na ontvangst van de kennisgeving, of, indien het Verdrag nog niet in werking is getreden, op het tijdstip van zijn inwerkingtreding.</p> <p>3. Iedere Staat, die een verklaring heeft afgelegd overeenkomstig</p>
--	---	--	--	---

<p>option provided for in this paragraph shall inform the Secretary-General of the limits of liability adopted or of the fact that there are none.[1]</p> <p>4. The Courts of a State Party shall not apply this Convention to ships constructed for, or adapted to, and engaged in, drilling:</p> <p>(a) when that State has established under its national legislation a higher limit of liability than that otherwise provided for in Article 6; or</p> <p>(b) when that State has become party to an international convention regulating the system of liability in respect of such ships.</p> <p>In a case to which sub-paragraph (a) applies that State Party shall inform the depositary accordingly.</p> <p>5. This Convention shall not apply to:</p> <p>(a) air-cushion vehicles;</p> <p>(b) floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the sea-bed or the subsoil thereof.</p>	<p><u>Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au Secrétaire général les limites de la responsabilité adoptées ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.</u></p> <p><u>3. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de la responsabilité s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissantes d'autres Etats Parties ne sont en aucune manière en cause.</u></p> <p><u>4. Les tribunaux d'un Etat Partie n'appliquent pas la présente Convention aux navires construits ou adaptés pour les opérations de forage lorsqu'ils effectuent ces opérations:</u></p> <p><u>a. lorsque cet Etat a établi dans le cadre de sa législation nationale une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue par ailleurs à l'article 6; ou</u></p> <p><u>b. lorsque cet Etat est devenu Partie à une convention internationale qui fixe le régime de responsabilité applicable à ces navires.</u></p> <p><u>Dans le cas où s'applique l'alinéa a. ci-dessus, cet Etat en informe le dépositaire.</u></p> <p><u>5. La présente Convention ne s'applique pas:</u></p> <p><u>a. aux aéroglisseurs;</u></p>	<p><u>moment au moyen d'une notification adressée au dépositaire. Le retrait prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans la déclaration.</u></p>	<p><u>beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op vorderingen die ontstaan in gevallen, waarin belangen van personen die onderdanen zijn van andere Staten, die Partij bij dit Verdrag zijn, op geen enkele wijze in het geding zijn.</u></p> <p><u>3bis. Niettegenstaande de in het eerste lid van artikel 7 voorgeschreven aansprakelijkheidsgrens, kan een Staat die Partij is aan de hand van specifieke bepalingen van de nationale wetgeving het aansprakelijkheidssysteem regelen dat wordt toegepast bij vorderingen ter zake van dood of persoonlijk letsel bij passagiers van een schip, op voorwaarde dat de aansprakelijkheidsgrens niet lager ligt dan datgene wat is voorgeschreven in het eerste lid van artikel 7. Een Staat die Partij is en die gebruik maakt van de optie voorzien in dit lid stelt de Secretaris-generaal in kennis van de aangenomen aansprakelijkheidsgrenzen, dan wel van het feit dat er geen beperkingen zijn.</u></p> <p><u>4. De Gerechten van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, passen dit Verdrag niet toe op schepen die zijn gebouwd of verbouwd voor en gebruikt worden bij boringen:</u></p> <p><u>a. wanneer die Staat krachtens zijn nationale wetgeving een</u></p>	<p><u>het tweede lid, kan deze verklaring op ieder moment intrekken door een aan de depositaris gerichte kennisgeving. De intrekking wordt van kracht op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een jaar na ontvangst van de kennisgeving of op een in de verklaring genoemde latere datum.</u></p>
---	--	---	--	--

	<u>b. aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.</u>		<u>hogere aansprakelijkheidsgrens heeft vastgesteld dan is bepaald in artikel 6; of</u> <u>b. wanneer die Staat partij is geworden bij een internationaal verdrag dat het stelsel van aansprakelijkheid met betrekking tot zulke schepen regelt.</u> <u>In een geval waarin letter a van toepassing is, stelt die Staat, die Partij is bij dit Verdrag, de depositaris daarvan in kennis.</u> <u>5. Dit Verdrag is niet van toepassing op:</u> <u>a. luchtkussenvaartuigen;</u> <u>b. drijvende platforms, die zijn gebouwd ter exploratie of exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van de zeebodem of van de ondergrond daarvan.</u>	
CHAPTER V – Final Clauses	CHAPITRE V – Clauses finales	CHAPITRE V – Clauses finales	HOOFDSTUK V - Slotbepalingen	HOOFDSTUK V - Slotbepalingen
Article 16. Signature, ratification and accession. 1. This Convention shall be open for signature by all States at the Headquarters of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") from 1 February 1977 until 31 December 1977 and shall thereafter remain open for accession. 2. All States may become parties to this Convention by: (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or (b) signature subject to	Article 16. Signature, ratification et adhésion. <u>1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée "l'Organisation") du 1er février 1977 au 31 décembre 1977 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.</u> <u>2. Tous les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par</u> <u>a. signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou</u> <u>b. signature sous réserve de</u>	Article 16. Signature, ratification et adhésion. <u>1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats Parties à la Convention Révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 et du Grand-Duché du Luxembourg du 4 novembre 1988 au 4 novembre 1989 au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg et reste ensuite ouverte à l'adhésion.</u> <u>2. La présente Convention est soumise à la ratification, l'acceptation ou l'approbation des Etats qui l'ont signée.</u>	Artikel 16. Ondertekening, bekrachtiging en toetreding. <u>1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening door alle Staten op het hoofdkwartier van de Intergouvernementale Maritieme Consultatieve Organisatie (hierna te noemen "de Organisatie ") van 1 februari 1977 tot 31 december 1977 en blijft daarna openstaan voor toetreding.</u> <u>2. Alle Staten kunnen partij worden bij dit Verdrag door</u> <u>a. ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of</u> <u>b. ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging,</u>	Artikel 16. Ondertekening, bekrachtiging en toetreding. <u>1. Dit Verdrag staat van 4 november 1988 tot 4 november 1989 open voor ondertekening door de Staten die Partij zijn bij de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 en door Luxemburg bij de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg en blijft daarna openstaan voor toetreding.</u> <u>2. Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd door de Staten die het hebben ondertekend.</u> <u>3. Andere dan de in het eerste lid</u>

<p>ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or (c) accession.</p> <p>3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General").</p>	<p><u>ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou</u></p> <p><u>c. adhésion.</u></p> <p><u>3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé "le Secrétaire général").</u></p>	<p><u>3. Les Etats autres que ceux visés au paragraphe 1, disposant d'une liaison navigable directe avec les voies d'eau visées à l'article 15 paragraphe 1 peuvent, par décision unanime des Etats à l'égard desquels la présente Convention est entrée en vigueur, être invités à adhérer. Le dépositaire convoque les Etats mentionnés à la première phrase pour se prononcer sur la décision d'invitation. La décision comporte les adaptations de la présente Convention nécessaires en cas d'adhésion de l'Etat à inviter, en particulier au regard de la conversion des montants de responsabilité dans la monnaie nationale d'un Etat, qui n'est pas membre du Fonds monétaire international. La décision entrera en vigueur lorsque tous les Etats Parties à la présente Convention mentionnés à la première phrase auront notifié l'acceptation de la décision au Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Tout Etat ainsi invité peut adhérer à la Convention telle qu'elle sera modifiée par la décision.</u></p> <p><u>4. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.</u></p>	<p><u>aanvaarding of goedkeuring gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of c. toetreding.</u></p> <p><u>3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de nederlegging van een officiële daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie (hierna te noemen "de Secretaris-Generaal").</u></p>	<p><u>bedoelde Staten, die een rechtstreekse vaarverbinding hebben met de in artikel 15, eerste lid genoemde waterwegen, kunnen bij een eenstemmig genomen besluit van de Staten voor wie dit Verdrag in werking is getreden, worden uitgenodigd toe te treden. De depositaris roept de in de eerste volzin bedoelde Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag bijeen om een besluit te nemen over de uitnodiging. Het besluit bevat de aanpassingen van dit Verdrag die nodig zijn in geval van toetreding door de uit te nodigen Staat, in het bijzonder met betrekking tot de omrekening van de aansprakelijkheidsbedragen in de nationale munteenheid van een Staat die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds. Het besluit treedt in werking wanneer alle Staten die Partij zijn bij dit Verdrag en die genoemd zijn in de eerste volzin, van hun aanvaarding van het besluit kennis hebben gegeven aan de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Een aldus uitgenodigde Staat kan tot het Verdrag toetreden zoals het door het besluit is gewijzigd.</u></p> <p><u>4. De bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de vederlegging van een officiële akte bij de Secretaris-Generaal van de</u></p>
---	---	---	---	---

				<u>Centrale Commissie voor de Rijnvaart.</u>
<p>Article 17. Entry into force.</p> <p>1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following one year after the date on which twelve States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.</p> <p>2. For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, or signs without reservation as to ratification, acceptance or approval, in respect of this Convention after the requirements for entry into force have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession or the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, shall take effect on the date of entry into force of the Convention or on the first day of the month following the ninetieth day after the date of the signature or the deposit of the instrument, whichever is the later date.</p> <p>3. For any State which subsequently becomes a Party to this Convention, the Convention shall enter into force on the first</p>	<p>Article 17. Entrée en vigueur.</p> <p><u>1. La présente Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle douze Etats soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument approprié de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.</u></p> <p><u>2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention ou d'adhésion à celle-ci ou qui signe sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation après que les conditions régissant l'entrée en vigueur de la Convention ont été remplies mais avant la date de son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion ou la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la Convention ou le premier jour du mois qui suit le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.</u></p> <p><u>3. Pour tout Etat qui ultérieurement devient Partie à la</u></p>	<p>Article 17. Entrée en vigueur.</p> <p><u>1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date à laquelle trois des Etats mentionnés à l'article 16 paragraphe 1 auront déposé l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.</u></p> <p><u>2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après que les conditions régissant l'entrée en vigueur de la présente Convention ont été remplies, la Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument.</u></p>	<p>Artikel 17. Inwerkingtreding.</p> <p><u>1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van een jaar te rekenen van de datum waarop twaalf Staten het hetzij hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hetzij de vereiste akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd.</u></p> <p><u>2. Voor een Staat, die met betrekking tot dit Verdrag een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt, dan wel het ondertekent zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, nadat is voldaan aan de vereisten voor inwerkingtreding, maar vóór de datum van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van kracht op de datum van inwerkingtreding, wordt de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, dan wel de ondertekening zonder voorbehoud van inwerkingtreding van het Verdrag of op de eerste dag van de maand na het verstrijken van de negentigste dag te rekenen van de datum van de ondertekening of de nederlegging van de akte,</u></p>	<p>Artikel 17. Inwerkingtreding.</p> <p><u>1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van drie maanden, te rekenen van de datum waarop drie van de in artikel 16, eerste lid, genoemde Staten een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd.</u></p> <p><u>2. Voor een Staat, die nadat de voorwaarden voor het in werking treden van dit Verdrag zijn vervuld, een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt, treedt het Verdrag in werking op de eerste dag van de maand die volgt op het verstrijken van een periode van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop die Staat zijn akte heeft nedergelegd.</u></p>

<p>day of the month following the expiration of ninety days after the date when such State deposited its instrument.</p> <p>4. In respect of the relations between States which ratify, accept, or approve this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, done at Brussels on 10 October 1957, and the International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Limitation of Liability of the Owners of Sea-going Vessels, signed at Brussels on 25 August 1924.</p>	<p><u>présente Convention, la Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument.</u></p> <p><u>4. S'agissant des relations entre les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la présente Convention ou qui y adhèrent, la présente Convention remplace et abroge la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à Bruxelles le 10 octobre 1957 et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924.</u></p>		<p><u>wanneer dit laatstgenoemde tijdstip later valt.</u></p> <p><u>3. Voor een Staat, die nadien Partij wordt bij dit Verdrag, treedt het Verdrag in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van negentig dagen te rekenen van de datum waarop die Staat zijn akte heeft nedergelegd.</u></p> <p><u>4. Wat de betrekkingen betreft tussen Staten, die dit Verdrag bekrachtigen, aanvaarden of goedkeuren, dan wel hiertoe toetreden, vervangt dit Verdrag het Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, gedaan te Brussel op 10 oktober 1957, alsmede het Internationaal Verdrag tot eenmaking van enige regels nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924, die in zoverre buiten werking treden.</u></p>	
<p>Article 18. Reservations.</p> <p>1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any time thereafter, reserve the right:</p> <p>(a) to exclude the application of Article 2, paragraphs 1(d) and (e);</p> <p>(b) to exclude claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the</p>	<p>Article 18. Réserves.</p> <p>1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, se réserver le droit:</p> <p><u>a. d'exclure l'application des alinéas d. et e. du paragraphe 1 de l'article 2,</u></p> <p><u>b. d'exclure les créances pour dommages au sens de la Convention internationale de</u></p>	<p>Article 18. Réserves.</p> <p>1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion ainsi que, pour une réserve visée à la lettre b), à tout moment ultérieur, réserver le droit d'exclure l'application des règles de la présente Convention en totalité ou en partie:</p> <p><u>a) aux créances pour dommages dus au changement de la qualité</u></p>	<p>Artikel 18. Voorbehouden.</p> <p>1. Elke Staat kan, op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, of op enig tijdstip daarna zich het recht voorbehouden:</p> <p><u>a) om de toepassing van de bepalingen onder d) en e) van paragraaf 1 van artikel 2 uit te sluiten;</u></p> <p><u>b) om vorderingen voor schade</u></p>	<p>Artikel 18. Voorbehouden.</p> <p>1. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, en, in geval van een reserve als bedoeld onder letter b), op elk later tijdstip zich het recht voorbehouden de toepassing van de regels van het Verdrag geheel of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van:</p> <p><u>a) vorderingen voor schade,</u></p>

<p>Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 or of any amendment or protocol thereto.</p> <p>No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.</p> <p>2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.</p> <p>3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.</p>	<p><u>1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ou de tout amendement ou protocole y relatif.</u></p> <p><u>Aucune autre réserve portant sur une question de fond de la présente Convention n'est recevable.</u></p> <p><u>2. Une réserve faite lors de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.</u></p> <p><u>3. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une réserve prendra effet à une date qui y est précisée et que cette date est postérieure à celle de la réception de la notification par le Secrétaire général, le retrait prend effet à la date ainsi précisée.</u></p>	<p><u>physique, chimique ou biologique de l'eau; b) aux créances pour dommages causés par les matières dangereuses au cours de leur transport, dans la mesure où ces créances sont régies par une Convention internationale ou une loi nationale qui exclut la limitation de responsabilité ou fixe des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues dans la présente Convention;</u></p> <p><u>c) aux créances visées à l'article 2 paragraphe premier lettres d) et e);</u></p> <p><u>d) aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives;</u></p> <p><u>e) aux allèges exclusivement employées dans les ports pour les transbordements.</u></p> <p><u>2. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas aux créances résultant d'un événement survenu sur ses voies d'eau, les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7 paragraphe 1 deuxième phrase, lettres a) et b).</u></p> <p><u>3. Des réserves faites lors de la signature doivent être confirmées lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.</u></p> <p><u>4. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une</u></p>	<p><u>uit te sluiten die vallen binnen de betekenis van het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang van het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen of van enig hierbij behorend amendement of protocol.</u></p> <p><u>Andere voorbehouden ten aanzien van de wezenlijke bepalingen van dit Verdrag zijn niet toegestaan.</u></p> <p><u>2. Voorbehouden gemaakt op het tijdstip van ondertekening dienen bij bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring bevestigd te worden.</u></p> <p><u>3. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van dit Verdrag kan dit te allen tijde intrekken door middel van een kennisgeving aan de Secretaris-Generaal. Een zodanige intrekking wordt van kracht op de datum van ontvangst van de kennisgeving. Indien in de kennisgeving wordt verklaard dat de intrekking van een voorbehoud van kracht dient te worden op een daarin genoemde datum, en die datum valt na de datum waarop de kennisgeving wordt ontvangen door de Secretaris-Generaal, wordt de intrekking op die latere datum van kracht.</u></p>	<p><u>veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water;</u></p> <p><u>b) vorderingen voor schade, veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door die stoffen, en voor zover daarop een internationaal Verdrag of nationale wet van toepassing is die beperking van aansprakelijkheid uitsluit of hogere aansprakelijkheidsgrenzen dan in dit Verdrag voorzien vaststelt;</u></p> <p><u>c) vorderingen bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d) en e);</u></p> <p><u>d) sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart;</u></p> <p><u>e) lichters die uitsluitend worden gebruikt voor het overslaan van goederen in havens.</u></p> <p><u>2. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat hij op vorderingen die voortkomen uit een gebeurtenis die op zijn waterwegen heeft plaatsgevonden de aansprakelijkheidsgrenzen, bedoeld in artikel 7, eerste lid, tweede alinea, letters a) en b) niet zal toepassen.</u></p> <p><u>3. De voorbehouden, waarvan op het tijdstip van ondertekening kennis wordt gegeven, moeten worden bevestigd bij de</u></p>
---	--	--	--	--

		<u>notification adressée au dépositaire. Le retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue ou à une date postérieure spécifiée dans la notification.</u>		<u>bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring.</u> <u>4. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van dit Verdrag, kan dit te allen tijde intrekken door middel van een kennisgeving aan de depositaris. Een zodanige intrekking wordt van kracht op de datum van ontvangst van de kennisgeving of op een in de kennisgeving genoemde latere datum.</u>
Article 19. Denunciation. 1. This Convention may be denounced by a State Party at any time one year from the date on which the Convention entered into force for that Party. 2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General. 3. Denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the instrument, or after such longer period as may be specified in the instrument.	Article 19. Dénonciation. <u>1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après un an à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.</u> <u>2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.</u> <u>3. La dénonciation prend effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une année à compter de la date du dépôt de l'instrument ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.</u>	Article 19. Dénonciation. <u>1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties par notification adressée au dépositaire, à tout moment, un an après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.</u> <u>2. La dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.</u>	Artikel 19. Opzegging. <u>1. Dit Verdrag kan te allen tijde worden opgezegd door een Staat, die Partij is bij dit Verdrag na een jaar te rekenen vanaf de datum waarop het Verdrag voor die Partij in werking is getreden.</u> <u>2. Opzegging geschiedt door de nederlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal.</u> <u>3. Opzegging wordt van kracht op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een jaar te rekenen van de datum van nederlegging van de akte, of zoveel later als in de akte is vermeld.</u>	Artikel 19. Opzegging <u>1. Dit Verdrag kan worden opgezegd door een Staat die Partij is bij dit Verdrag door middel van een kennisgeving gericht aan de depositaris op ieder tijdstip na afloop van een jaar nadat het Verdrag voor de desbetreffende Staat in werking is getreden.</u> <u>2. De opzegging wordt van kracht op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een jaar te rekenen vanaf de datum van ontvangst van de kennisgeving, of zoveel later als in de kennisgeving is vermeld.</u>
Article 20. Revision and amendment. 1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization. 2. The Organization shall convene a Conference of the	Article 20. Révision et amendement. <u>1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.</u> <u>2. L'Organisation convoque une conférence des Etats Parties à la</u>		Artikel 20. Herziening en Wijziging. <u>1. Een conferentie ter herziening of wijziging van dit Verdrag kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.</u> <u>2. De Organisatie roept een Conferentie van de Staten, die</u>	



<p>States Parties to this Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.</p> <p>3. After the date of the entry into force of an amendment to this Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended, unless a contrary intention is expressed in the instrument.</p>	<p><u>présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender, à la demande du tiers au moins des Parties.</u></p> <p><u>3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer au texte modifié de la Convention, à moins qu'une disposition contraire ne soit stipulée dans l'instrument.</u></p>		<p><u>Partij zijn bij dit Verdrag, bijeen ter herziening of wijziging ervan op verzoek van tenminste een derde van de Partijen.</u></p> <p><u>3. Na de datum van inwerkingtreding van een wijziging van dit Verdrag, wordt elke nedergelegde akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geacht van toepassing te zijn op het Verdrag, zoals gewijzigd, tenzij in de akte het tegendeel uitdrukkelijk is vermeld.</u></p>	
<p>Article 21. Revision of the limitation amounts and of Unit of Account or monetary unit.</p> <p>1. Notwithstanding the provisions of Article 20, a Conference only for the purposes of altering the amounts specified in Articles 6 and 7 and in Article 8, paragraph 2, or of substituting either or both of the Units defined in Article 8, paragraphs 1 and 2, by other units shall be convened by the Organization in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.</p> <p>2. The Organization shall convene such a Conference at the request of not less than one fourth of the States Parties.</p> <p>3. A decision to alter the amounts or to substitute the Units by other units of account shall be</p>	<p><u>Article 21. Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire.</u></p> <p><u>1. Nonobstant les dispositions de l'article 20, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés aux articles 6 et 7 et au paragraphe 2 de l'article 8, ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1er et 2 de l'article 8 par d'autres unités, est convoquée par l'Organisation conformément aux paragraphes 2 et 3 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.</u></p> <p><u>2. L'Organisation convoque la Conférence à la demande du quart au moins des Etats Parties.</u></p> <p><u>3. La décision de réviser les montants ou de remplacer les unités par d'autres unités est prise à la majorité des deux tiers des Etats Parties présents et votants à</u></p>	<p>Article 20. Révision des montants de limitation.</p> <p><u>1. A la demande d'un Etat Partie à la présente Convention le dépositaire convoquera une Conférence de tous les Etats Contractants pour délibérer sur la révision des montants de limitation prévus aux articles 6 et 7 ou le remplacement de l'unité de compte visée à l'article 8 de la présente Convention.</u></p> <p><u>2. Lors du débat sur la révision des montants de limitation prévus aux articles 6 et 7, il doit être tenu compte de l'expérience acquise en matière d'événements dommageables et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.</u></p>	<p>Artikel 21. Herziening van de beperkingsbedragen en van de rekeneenheid of monetaire eenheid.</p> <p><u>1. Niettegenstaande de bepalingen van artikel 20, wordt een Conferentie, die uitsluitend ten doel heeft de bedragen genoemd in de artikelen 6 en 7 en in artikel 8, tweede lid, te wijzigen, of één van beide dan wel beide in artikel 8, eerste en tweede lid, omschreven eenheden te vervangen door andere eenheden, bijengeroepen door de Organisatie overeenkomstig het tweede en derde lid van dit artikel. Een wijziging van de bedragen vindt uitsluitend plaats wegens een belangrijke verandering in hun reële waarde.</u></p> <p><u>2. De Organisatie roept een zodanige Conferentie bijeen op verzoek van tenminste een vierde van de Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag.</u></p>	<p>Artikel 20. Wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen.</p> <p><u>1. Op verzoek van een Staat die Partij is bij dit Verdrag roept de depositaris een vergadering bijeen van alle Verdragsluitende Staten om te overleggen over de wijziging van de in de artikelen 6 en 7 genoemde beperkingsbedragen of over de vervanging van de in artikel 8 van dit Verdrag bedoelde rekeneenheid.</u></p> <p><u>2. Bij de bespreking van de herziening van de in de artikelen 6 en 7 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen wordt rekening gehouden met de ervaring opgedaan bij voorvallen en in het bijzonder met het bedrag van de daaruit voortvloeiende schade, met wijzigingen in geldswaarden, en de gevolgen van de voorgestelde</u></p>

<p>taken by a two-thirds majority of the States Parties present and voting in such Conference.</p> <p>4. Any State depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession to the Convention, after entry into force of an amendment, shall apply the Convention as amended.</p>	<p><u>cette conférence.</u></p> <p><u>4. Tout Etat qui dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement applique la Convention telle que modifiée.</u></p>	<p><u>3. a) Aucun amendement visant à modifier les montants de limitation en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.</u></p> <p><u>b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la présente Convention majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.</u></p> <p><u>c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la présente Convention.</u></p> <p><u>4. La décision de réviser les montants de limitation prévus aux articles 6 et 7 ou de remplacer l'unité de compte visée à l'article 8, est prise à la majorité des deux tiers des Etats Contractants présents et votants, comprenant une majorité des deux tiers des Etats mentionnés à l'article 16 paragraphe 1, pour lesquels la présente Convention est entrée en vigueur.</u></p> <p><u>5. Le dépositaire notifie à tous les Etats Contractants les</u></p>	<p><u>3. Een besluit tot wijziging van de bedragen of tot vervanging van de Eenheden door andere rekeneenheden, wordt genomen met een meerderheid van twee derde van de Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag en die op een dergelijke Conferentie aanwezig zijn en hun stem uitbrengen.</u></p> <p><u>4. Elke Staat die zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding tot het Verdrag nederlegt, na inwerkingtreding van een wijziging, past het Verdrag, zoals gewijzigd, toe.</u></p>	<p><u>wijziging voor de kosten van verzekering.</u></p> <p><u>3. a) Er mag geen wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen ingevolge dit artikel worden overwogen binnen vijf jaar vanaf de datum waarop dit Verdrag voor ondertekening werd opengesteld, en evenmin binnen vijf jaar vanaf de datum van aanvaarding van een voorafgaande wijziging ingevolge dit artikel.</u></p> <p><u>b) Er mag geen aansprakelijkheidsgrens zodanig worden verhoogd, dat deze een bedrag overschrijdt dat overeenkomt met de beperking vervat in het Verdrag verhoogd met zes ten honderd per jaar berekend op samengestelde basis vanaf de datum waarop dit Verdrag voor ondertekening werd opengesteld.</u></p> <p><u>c) Er mag geen aansprakelijkheidsgrens zodanig worden verhoogd, dat deze het drievoud overschrijdt van het bedrag vervat in dit Verdrag</u></p> <p><u>4. Het besluit om de in de artikelen 6 en 7 genoemde aansprakelijkheidsgrenzen te wijzigen of de in artikel 8 bedoelde rekeneenheid te vervangen wordt genomen met een meerderheid van twee derden van de Verdragsluitende Staten die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, omvattende een meerderheid van twee derde van</u></p>
---	---	--	--	---

		<p><u>amendements décidés selon le paragraphe 2. L'amendement est réputé accepté après l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de la date de la notification, à moins que, dans ce délai, un tiers des Etats Contractants aient notifié au depositaire leur refus d'accepter cet amendement.</u></p> <p><u>6. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 5 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation, à l'égard de tous les Etats qui à ce moment sont Parties à la présente Convention, à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention, conformément à l'article 19, paragraphe 1, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur. L'amendement lie tout Etat devenant Partie à la présente Convention après la date visée à la première phrase.</u></p>		<p><u>de in artikel 16, eerste lid genoemde Staten voor wie dit Verdrag in werking is getreden.</u></p> <p><u>5. De depositaris geeft aan alle Verdragsluitende Staten kennis van de overeenkomstig het tweede lid besloten wijzigingen. De wijzigingen worden geacht aanvaard te zijn na afloop van een periode van 6 maanden te rekenen vanaf de dag van de kennisgeving, tenzij binnen deze periode een derde van de Verdragsluitende Staten aan de depositaris heeft medegedeeld dat zij de wijziging niet aanvaarden.</u></p> <p><u>6. Een overeenkomstig het vijfde lid aanvaard geachte wijziging treedt in werking achttien maanden na aanvaarding ervan voor alle Staten die op dat tijdstip Partij zijn bij dit Verdrag, tenzij zij ten minste zes maanden voordat de wijziging in werking treedt dit Verdrag opzeggen overeenkomstig artikel 19, eerste lid. Een zodanige opzegging wordt van kracht wanneer de wijziging in werking treedt. De wijziging bindt iedere Staat die na het in de eerste volzin genoemde tijdstip Partij wordt bij dit Verdrag.</u></p>
<p>Article 22. Depositary.</p> <p>1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.</p> <p>2. The Secretary-General shall:</p> <p>(a) transmit certified true copies of this Convention to all States</p>	<p>Article 22. Dépositaire.</p> <p>1. La présente Convention est déposée auprès du <u>Secrétaire général.</u></p> <p><u>2. Le Secrétaire général:</u></p> <p><u>a. transmet des copies certifiées conformes de la présente</u></p>	<p>Article 21. Dépositaire.</p> <p>1. La présente Convention est déposée auprès du <u>Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.</u></p> <p><u>2. Le Secrétaire Général de la</u></p>	<p>Artikel 22. Depositaris.</p> <p>1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij <u>de Secretaris-Generaal.</u></p> <p><u>2. De Secretaris-Generaal:</u></p> <p><u>a. doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten</u></p>	<p>Artikel 21. Depositaris.</p> <p>1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij <u>de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.</u></p> <p><u>2. De Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de</u></p>

<p>which were invited to attend the Conference on Limitation of Liability for Maritime Claims and to any other States which accede to this Convention;</p> <p>(b) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:</p> <p>(i) each new signature and each deposit of an instrument and any reservation thereto together with the date thereof;</p> <p>(ii) the date of entry into force of this Convention or any amendment thereto;</p> <p>(iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;</p> <p>(iv) any amendment adopted in conformity with Articles 20 or 21;</p> <p>(v) any communication called for by any Article of this Convention.</p> <p>3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.</p>	<p><u>Convention à tous les Etats invités à participer à la Conférence sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et à tous les autres Etats qui adhèrent à la Convention;</u></p> <p><u>b. informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:</u></p> <p><u>i. de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;</u></p> <p><u>ii. de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou de tout amendement à ladite Convention;</u></p> <p><u>iii. de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;</u></p> <p><u>iv. de tout amendement adopté conformément aux articles 20 ou 21;</u></p> <p><u>v. de toute communication requise par l'un quelconque des articles de la présente Convention.</u></p> <p><u>3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en adresse une copie certifiée conforme au Secrétaire de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.</u></p>	<p><u>Commission Centrale pour la Navigation du Rhin</u></p> <p><u>a) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats mentionnés à l'article 16 paragraphe 1 ainsi qu'à tous les autres Etats qui adhèrent à la présente Convention;</u></p> <p><u>b) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré:</u></p> <p><u>(i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute déclaration et réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature, ce dépôt ou cette déclaration sont intervenus;</u></p> <p><u>(ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;</u></p> <p><u>(iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;</u></p> <p><u>(iv) de tout amendement réputé avoir été accepté en vertu de l'article 20 paragraphe 5 ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément à l'article 20 paragraphe 6;</u></p> <p><u>(v) de chaque décision par laquelle un Etat est invité à adhérer en vertu de l'article 16 paragraphe 3 première phrase ainsi que de la date d'entrée en vigueur de la décision;</u></p> <p><u>(vii) de toute communication requise par l'une quelconque des dispositions de la présente</u></p>	<p>die uitgenodigd waren de Conferentie inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen bij te wonen en aan alle andere Staten die tot dit Verdrag toetreden.</p> <p>b. stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden in kennis van:</p> <p>i. elke nieuwe ondertekening en elke nederlegging van een akte en elk voorbehoud ten aanzien van het Verdrag, alsmede de datum daarvan;</p> <p>ii. de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag of elke wijziging hiervan;</p> <p>iii. elke opzegging van dit Verdrag en de datum waarop die van kracht wordt;</p> <p>iv. elke in overeenstemming met de artikelen 20 of 21 aangenomen wijziging;</p> <p>v. elke mededeling, die krachtens enig artikel van dit Verdrag vereist is.</p> <p>3. Zodra dit Verdrag in werking is getreden wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift ervan door de Secretaris-Generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties ter registratie en publikatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.</p>	<p><u>Rijnvaart</u></p> <p><u>a) doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten, bedoeld in artikel 16, eerste lid, en aan alle andere Staten die tot dit Verdrag toetreden;</u></p> <p><u>b) stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden in kennis van:</u></p> <p><u>(i) elke nieuwe ondertekening, elke nederlegging van een akte en de daarbij behorende verklaring en het daarbij gemaakte voorbehoud, alsmede de datum daarvan;</u></p> <p><u>(ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;</u></p> <p><u>(iii) elke opzegging van dit Verdrag en de datum waarop deze van kracht wordt;</u></p> <p><u>(iv) iedere wijziging die volgens artikel 20, vijfde lid geacht wordt aanvaard te zijn, alsmede de datum waarop deze wijziging in werking treedt overeenkomstig artikel 20, zesde lid;</u></p> <p><u>(v) ieder besluit waardoor een Staat overeenkomstig artikel 16, derde lid wordt uitgenodigd toe te treden en de datum van inwerkingtreding van het besluit;</u></p> <p><u>(vi) iedere krachtens een bepaling van dit Verdrag vereiste mededeling;</u></p>
---	---	---	--	---

		<u>Convention.</u>		
Article 23. Languages. This Convention is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.	Article 23. Langues. La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues <u>anglaise, espagnole, française et russe</u> , chaque texte faisant également foi.	Article 22. Langues. La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues <u>allemande, française et néerlandaise</u> , chaque texte faisant également foi.	Artikel 23. Talen. Dit Verdrag is in een enkel oorspronkelijk exemplaar opgesteld in de <u>Engelse, Franse, Russische en Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.</u>	Artikel 22. Talen. Dit Verdrag is in een enkel oorspronkelijk exemplaar opgesteld in de <u>Duitse, de Franse en de Nederlandse taal, waarbij iedere tekst gelijkelijk authentiek is.</u>

**4.421.** De tabel hieronder geeft inzicht in de verhouding tussen de beperkingsbedragen voor de binnenvaart onder vigerend Belgisch recht en deze onder het CLNI-Verdrag:

Type binnenschip	Limieten volgens het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit	Limieten volgens het CLNI-Verdrag (omrekening STR-EUR op 11 november 2011)
<b>Personen- en zakenfonds</b>		
Vaartuig niet bestemd tot het vervoer van goederen, niet voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen	<u>Dood of letsel</u> : 250 EUR per m <sup>3</sup> waterverplaatsing tot het vlak van de grootste diepgang	<u>Dood of letsel</u> : 200 STR (229,96 EUR) per m <sup>3</sup> waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, met een minimum van 200.000 STR (229.964,36 EUR)
	<u>Zaakschade</u> : 125 EUR per m <sup>3</sup> waterverplaatsing tot het vlak van de grootste diepgang	<u>Zaakschade</u> : 100 STR (114,98 EUR) per m <sup>3</sup> waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, met een minimum van 100.000 STR (114.982,18 EUR)
Vaartuig niet bestemd tot het vervoer van goederen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen	<u>Dood of letsel</u> : 250 EUR per m <sup>3</sup> waterverplaatsing tot het vlak van de grootste diepgang	<u>Dood of letsel</u> : 200 STR (229,96 EUR) per m <sup>3</sup> waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, vermeerderd met 700 STR (804,88 EUR) voor elke kW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen, met een minimum van 200.000 STR (229.964,36 EUR)*
	<u>Zaakschade</u> : 125 EUR per m <sup>3</sup> waterverplaatsing tot het vlak van de grootste diepgang	<u>Zaakschade</u> : 100 STR (114,98 EUR) per m <sup>3</sup> waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, vermeerderd met 350 STR (402,44 EUR) voor elke kW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen, met een minimum van 100.000 STR (114.982,18 EUR)*
Vaartuig bestemd voor het vervoer van goederen, niet voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen	<u>Dood of letsel</u> : 250 EUR per ton laadvermogen van het vaartuig	<u>Dood of letsel</u> : 200 STR (229,96 EUR) per ton laadvermogen van het schip, met een minimum van 200.000 STR (229.964,36 EUR)
	<u>Zaakschade</u> : 125 EUR per ton laadvermogen van het vaartuig	<u>Zaakschade</u> : 100 STR (114,98 EUR) per ton laadvermogen van het schip, met een minimum van 100.000 STR (114.982,18 EUR)
Vaartuig bestemd voor het vervoer van goederen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen	<u>Dood of letsel</u> : 250 EUR per ton laadvermogen van het vaartuig	<u>Dood of letsel</u> : 200 STR (229,96 EUR) per ton laadvermogen vermeerderd met 700 STR (804,88 EUR) voor elke kW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen, met een minimum van 200.000 STR (229.964,36 EUR)*
	<u>Zaakschade</u> : 125 EUR per ton laadvermogen van het vaartuig	<u>Zaakschade</u> : 100 STR (114,98 EUR) per ton laadvermogen vermeerderd met 350 STR (402,44 EUR) voor elke kW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen, met een minimum

		van 100.000 STR (114.982,18 EUR)*
Duw- of sleepboot	<u>Dood of letsel</u> : 870 EUR voor elke kW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen	<u>Dood of letsel</u> : 700 STR (804,88 EUR) voor elke kW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen, met een minimum van 200.000 STR (229.964,36 EUR)*
	<u>Zaakschade</u> : 435 EUR voor elke kW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen	<u>Zaakschade</u> : 350 STR (402,44 EUR) voor elke kW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen, met een minimum van 100.000 STR (114.982,18 EUR)
Duwboot hecht met duwbakken in een duweenheid gekoppeld	Niet afzonderlijk geregeld	<u>Dood of letsel</u> : 700 STR (804,88 EUR) voor elke kW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen, vermeerderd met 100 STR (114,98 EUR) per ton laadvermogen van de geduwde bakken, met een minimum van 200.000 STR (229.964,36 EUR)
		<u>Zaakschade</u> : 350 STR (402,44 EUR) voor elke kW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen, vermeerderd met 50 STR (57,49 EUR) per ton laadvermogen van de geduwde bakken, met een minimum van 100.000 STR (114.982,18 EUR)
Schip voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen dat andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt	Niet afzonderlijk geregeld	<u>Dood of letsel</u> : het toepasselijke, hierboven met * gemerkte bedrag vermeerderd met 100 STR (114,98 EUR) per ton laadvermogen of per m <sup>3</sup> waterverplaatsing van de andere schepen, met een minimum van 200.000 STR (229.964,36 EUR)
		<u>Zaakschade</u> : het toepasselijke, hierboven met * gemerkte bedrag vermeerderd met 50 STR (57,49 EUR) per ton laadvermogen of per m <sup>3</sup> waterverplaatsing van de andere schepen, met een minimum van 100.000 STR (114.982,18 EUR)
Drijvende tuigen zoals baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van	<u>Dood of letsel</u> : hun waarde op het tijdstip van de schadeverwekkende gebeurtenis	<u>Dood of letsel</u> : hun waarde op het tijdstip van het voorval, met een minimum van 200.000 STR (229.964,36 EUR)
	<u>Zaakschade</u> : de helft van hun waarde op het tijdstip van de schadeverwekkende gebeurtenis	<u>Zaakschade</u> : de helft van hun waarde op het tijdstip van het voorval, met een minimum van 100.000 STR (114.982,18 EUR)



soortgelijke aard		
<b>Passagiersfonds</b>		
Vaartuig met niet meer dan 100 passagiers	136.500,00 EUR per hoofd, vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het vaartuig op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd, met een minimum van 895.000,00 EUR en een maximum van 3.750.000,00 EUR	60.000 STR (68.989,31 EUR), vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat; is het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgeschreven, dan wordt die beperking bepaald door het aantal passagiers dat het schip op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd; een en ander met een minimum van 720.000 STR (82.7871,68 EUR) en een maximum van 3.000.000 STR (3.449.465,33 EUR)
Vaartuig met niet meer dan 180 passagiers	136.500,00 EUR per hoofd, vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het vaartuig op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd, met een minimum van 895.000,00 EUR en een maximum van 7.500.000,00 EUR	60.000 STR (68.989,31 EUR), vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat; is het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgeschreven, dan wordt die beperking bepaald door het aantal passagiers dat het schip op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd; een en ander met een minimum van 720.000 STR (82.7871,68 EUR) en een maximum van 6.000.000 STR (6.898.930,67 EUR)
Vaartuig met meer dan 180 passagiers	136.500,00 EUR per hoofd, vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het vaartuig op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd, met een minimum van 895.000,00 EUR en een maximum van 15.000.000,00 EUR	60.000 STR (68.989,31 EUR), vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat; is het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgeschreven, dan wordt die beperking bepaald door het aantal passagiers dat het schip op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd; een en ander met een minimum van 720.000 STR (827.871,68 EUR) en een maximum van 12.000.000 STR (13.797.861,33 EUR)

In bovenstaande tabel valt o.m. op dat in het CLNI-Verdrag stelselmatig absolute minima en maxima worden aangewend, en dat voor vrachtschepen het motorvermogen mede in aanmerking wordt genomen.

**4.422.** Ter verduidelijking van de concrete impact van een overstap naar het CLNI-Verdrag worden hieronder de beperkingsgrenzen opgegeven voor enkele maatgevende voorbeeldschepen:

Type binnenschip	Limieten volgens het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit	Limieten volgens het CLNI-Verdrag (omrekening STR-EUR op 11 november 2011)
Spits (38 m, 300 t, 265 kW)	<u>Dood of letsel</u> : 75.000,00 EUR <u>Zaakschade</u> : 37.500,00 EUR	<u>Dood of letsel</u> : 245.500 STR (282.281,25 EUR) <u>Zaakschade</u> : 122.750 STR (141.140,62 EUR)
Groot Rijnschip (110 m, 2.831 t, 1.356 kW)	<u>Dood of letsel</u> : 707.750,00 EUR <u>Zaakschade</u> : 353.875,00 EUR	<u>Dood of letsel</u> : 1.515.400 STR (1.742.439,92 EUR) <u>Zaakschade</u> : 757.700 STR (871.219,96 EUR)
Duwboot (21 m, 2 x 456 kW, 1 x 493 kW)	<u>Dood of letsel</u> : 1.222.350,00 EUR <u>Zaakschade</u> : 611.175,00 EUR	<u>Dood of letsel</u> : 983.500 STR (1.130.849,72 EUR) <u>Zaakschade</u> : 491.750 STR (565.424,86 EUR)
Duwkonvooi (1 duwboot 3 x 1.323 kW + 4 duwbakken elk met een laadvermogen van 2.800 t, totaal laadvermogen 11.200 t)	<u>Dood of letsel</u> : - duwboot: 3.453.030,00 EUR - duwbakken (totaal): 2.800.000,00 EUR  - totaal: 6.253.030,00 EUR <u>Zaakschade</u> : - duwboot: 1.726.515,00 EUR - duwbakken (totaal): 1.400.000,00 EUR  - totaal: 3.126.515,00 EUR	<u>Dood of letsel</u> : - duwboot: 3.898.300 STR (4.482.350,24 EUR) - duwbakken (totaal, met toepassing van art. 9.2.a) CLNI-Verdrag): 1.120.000 STR (1.287.800,39 EUR) - totaal: 5.018.300 STR (5.770.150,63 EUR) <u>Zaakschade</u> : - duwboot: 1.949.000 STR (2.241.002,64 EUR) - duwbakken (totaal, met toepassing van art. 9.2.a) CLNI-Verdrag): 560.000 STR (643.900,20 EUR) - totaal: 2.509.150 STR (2.885.075,31 EUR)
Gemotoriseerde binnentanker (110 m, 2.638 t, 1.326 kW)	<u>Dood of letsel</u> : 659.500,00 EUR <u>Zaakschade</u> : 329.750,00 EUR	<u>Dood of letsel</u> : 1.455.800 STR (1.673.910,54 EUR) <u>Zaakschade</u> : 727.900 STR (836.955,27 EUR)
Passagiersschip (51 m, 755 m <sup>3</sup> waterverplaatsing, 588 kW, max. 500 passagiers, 400 passagiers aan boord)	<u>Dood of letsel</u> : 188.750,00 EUR <u>Zaakschade</u> : 94.375,00 EUR <u>Passagiersfonds</u> : 15.000.000,00 EUR	<u>Dood of letsel</u> : 562.000 STR (646.294,38 EUR) <u>Zaakschade</u> : 281.300 STR (323.492,18 EUR) <u>Passagiersfonds</u> : 12.000.000 STR (13.799.880,00 EUR)

**4.423.** Zoals het LLMC-Verdrag, laat het CLNI-Verdrag aanzienlijke beleidsruimte aan de Verdragspartijen.

Het Verdrag regelt enkel de basisaspecten van het beperkingsregime en geeft de nationale wetgevers uitdrukkelijk enkele keuzemogelijkheden. Deze betreffen de beperking t.a.v. vorderingen van ondergeschikten (art. 3, d)), de voorrang van vorderingen i.v.m. schade aan haven- en waterweginfrastructuur (art. 6.2), de verplichting tot fondsvorming (art. 10.1), de procedureregels (art. 14), de toepasselijkheid op nationale waterwegen (art. 15.2), de niet-toepasselijkheid op vorderingen i.v.m. waterverontreiniging (art. 18.1, a)), op vorderingen voor schade door gevaarlijke stoffen (art. 18.1, b)), op vorderingen i.v.m. het ruimen van wrakken en ladingen (art. 18.1, c)), op pleziervaart en niet-commerciële vaartuigen (art. 18.1, d)) en op havenlichters (art. 18.1, e)), en de niet-toepassing van de grenzen voor vorderingen van passagiers van kleine schepen (art. 18.2).

**4.424.** Momenteel wordt een herziening van het CLNI-Verdrag voorbereid. M.n. wordt gestreefd naar een uitbreiding van het territoriale toepassingsgebied tot heel het Europese continent (inz. Oost-Europa) en naar een actualisering van de tot dusver nooit aan de muntontwaarding aangepaste aansprakelijkheidsgrenzen<sup>886</sup>.

**4.425.** Bij de nadere afweging van de betrokken belangen hieronder zal worden geargumenteed waarom het wenselijk is dat België voor de binnenvaart alsnog naar het CLNI-Verdrag overstapt. Ook zal daar worden ingegaan op de wenselijkheid om het CLNI-Verdrag integraal in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren, naast het LLMC-Verdrag, en op de wenselijke invulling van de nationale beleidsruimte<sup>887</sup>.

#### - RICHTLIJN 2009/20/EG

**4.426.** Op Europees niveau moet inz. rekening worden gehouden met Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 “betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen”<sup>888</sup>. Deze Richtlijn heeft echter geen invloed op het eigenlijke aansprakelijkheidsregime van de scheepseigenaars. Ten tijde van de afwerking van dit Blauwboek was een wetsontwerp tot omzetting van Richtlijn 2009/20/EG hangend in de Kamer<sup>889</sup>. Later zal de regeling moeten worden geïntegreerd in het publiekrechtelijke Boek 2 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

#### C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

##### - DUITSLAND

**4.427.** Inzake de beperking van aansprakelijkheid voor zeevorderingen volgt Duitsland de regels van het LLMC-Verdrag, zoals gewijzigd door het Protocol van 1996.

De principiële gelding van het LLMC-Verdrag wordt geregeld in § 486 HGB, dat luidt:

---

<sup>886</sup> Zie nader Tournaye, C., “La révision de la Convention sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI): Quelle effectivité dans le contexte européen ?”, *DMF* 2011, 670-683.

<sup>887</sup> Zie *infra*, nrs. 4.491v.

<sup>888</sup> Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen (*Pb.* 28 mei 2009, L 131/128). Voor commentaar, zie Tytgat, C., “De verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen”, *TVR* 2009, 157-170.

<sup>889</sup> *Parl.St.*, Kamer, 2011-12, nr. 1799/001 en 1800/001.

(1) Die Haftung für Seeforderungen kann nach den Bestimmungen des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBL 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBL 2000 II S. 790), in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) beschränkt werden.

(2) Die Haftung auf Grund des Haftungsübereinkommens von 1992 (BGBL 1994 II S. 1152) kann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden.

(3) Werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nr. 6 des Haftungsübereinkommens von 1992 gegen andere Personen als den Eigentümer des das Öl befördernden Schiffes geltend gemacht oder werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nr. 6 des Haftungsübereinkommens von 1992 geltend gemacht, für die das Haftungsübereinkommen von 1992 nach Artikel II nicht gilt, so können die in Artikel 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Personen ihre Haftung für diese Ansprüche in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens beschränken. Sind aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche der in Satz 1 bezeichneten Art als auch Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann, entstanden, so gelten die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge jeweils gesondert für die Gesamtheit der in Satz 1 bezeichneten Ansprüche und für die Gesamtheit derjenigen Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann.

(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für

1. die in Artikel 3 Buchstabe e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Ansprüche, sofern der Dienstvertrag inländischem Recht unterliegt;

2. Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung.

(5) Ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Haftungsübereinkommens von 1992 gelten die §§ 487 bis 487e.

Bedoelde verdragen gelden in Duitsland als “unmittelbar anwendbares Recht”<sup>890</sup>.

Uit de formulering van § 486 (3) betreffende de verhouding tussen het LLMC-Verdrag en het CLC-Verdrag volgt volgens de rechtsleer een “lückenlose” regeling<sup>891</sup>.

**4.428.** Zoals in § 486 (5) wordt aangekondigd, heeft de Duitse wetgever in de navolgende artikelen de door het LLMC-Verdrag opengelaten nationale beleidsruimte nader ingevuld. De desbetreffende wetsbepalingen luiden als volgt:

#### § 487

(1) Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen (§ 486 Abs. 1) ist auf Ansprüche auf Erstattung der Kosten für

1. die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes, samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat, oder

2. die Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes mit der Maßgabe anzuwenden, daß für diese Ansprüche, unabhängig davon, auf welcher Rechtsgrundlage sie beruhen, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt.

(2) Der Haftungshöchstbetrag nach Absatz 1 errechnet sich nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Der Haftungshöchstbetrag gilt für die Gesamtheit der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche, die aus demselben Ereignis gegen Personen entstanden sind, die dem gleichen Personenkreis im Sinne des Artikels 9 Abs. 1 Buchstabe a, b oder c des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angehören. Er steht ausschließlich zur Befriedigung der in

<sup>890</sup> Rabe, 58, nr. 16 en 83, nr. 1.

<sup>891</sup> Rabe, 103, nr. 5; vgl. *ibid.* 81-82, nr. 4.

*Absatz 1 bezeichneten Ansprüche zur Verfügung; Artikel 6 Abs. 2 und 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist nicht anzuwenden.*

#### § 487a

*Für ein Schiff mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen wird der nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) zu errechnende Haftungshöchstbetrag auf die Hälfte des für ein Schiff mit einem Raumgehalt von 2 000 Tonnen geltenden Haftungshöchstbetrages festgesetzt.*

#### § 487b

*Unbeschadet des Rechts nach Artikel 6 Abs. 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) in bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens.*

#### § 487c

*(1) Die in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a und b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) bestimmten Haftungshöchstbeträge gelten für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, daß der Lotse, falls der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen übersteigt, seine Haftung auf die Beträge beschränken kann, die sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 2 000 Tonnen errechnen.*

*(2) Der in Artikel 7 Abs. 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmte Haftungshöchstbetrag gilt für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, daß der Lotse, falls die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt, seine Haftung auf den Betrag beschränken kann, der sich unter Zugrundelegung einer Anzahl von 12 Reisenden errechnet.*

*(3) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds in Höhe der nach Absatz 1 oder 2 zu errechnenden Beträge sowie die Wirkungen der Errichtung eines solchen Fonds bestimmen sich nach den Vorschriften über die Errichtung, die Verteilung und die Wirkungen der Errichtung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Jedoch ist Artikel 11 Abs. 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht anzuwenden, wenn im Falle des Absatzes 1 der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen oder im Falle des Absatzes 2 die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt.*

*(4) Ein Lotse, der nicht an Bord des gelotsten Schiffes tätig ist, kann seine Haftung für die in Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angeführten Ansprüche in entsprechender Anwendung der Vorschriften des § 486 Abs. 1, 3 und 4 sowie der §§ 487 bis 487b, 487e mit der Maßgabe beschränken, daß für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, der sich nach Absatz 1 oder 2 errechnet und der ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche gegen den Lotsen zur Verfügung steht.*

#### § 487d

*(1) Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn*

*a) der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) ausschließende Handlung oder Unterlassung oder*

*b) die Verschmutzungsschäden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 486 Abs. 2) ausschließende Handlung oder Unterlassung eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen sind. Mitreeder können ihre Haftung auch dann nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des*

*Haftungsbeschränkungsübereinkommens ausschließende Handlung oder Unterlassung oder die Verschmutzungsschäden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 ausschließende Handlung oder Unterlassung des Korrespondentreeders zurückzuführen sind.*

*(2) Ist der Schuldner eine Personenhandelsgesellschaft, so kann auch jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche die Gesellschaft ihre Haftung beschränken kann.*

#### § 487e

*(1) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) oder im Sinne des Artikels V Abs. 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 486 Abs. 2) bestimmt sich nach den Vorschriften der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1130).*

*(2) Die Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen kann auch dann geltend gemacht werden, wenn ein Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht errichtet worden ist. § 305a der Zivilprozessordnung bleibt unberührt.*

§ 487a stelt een lagere limiet voor kleine schepen vast dan de vigerende Belgische regelgeving<sup>892</sup>.

**4.429.** Zoals in België kan de beperking in Duitsland worden ingeroepen via fondsvorming of als louter verweermiddel. Deze laatste mogelijkheid wordt uitdrukkelijk bevestigd in het *Handelsgesetzbuch* (§ 487e, tweede lid). In bepaalde gevallen kan de rechter echter beslissen dat het recht op beperking slechts kan worden uitgeoefend door later alsnog een beperkingsfonds te stellen<sup>893</sup>. Dergelijke regeling schijnt in de andere onderzochte landen niet voor te komen. Er zijn geen redenen gebleken om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een gelijkaardige regeling in te voeren.

**4.430.** Wat betreft de fondsvormingsprocedure verwijst het *Handelsgesetzbuch* (§ 487e, eerste lid) naar de *Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung* (SVertO), waarvan de basisversie uit 1986 dateert<sup>894</sup>. Dit laatste instrument regelt de vorming en de vereffening/verdeling van een beperkingsfonds op

<sup>892</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.353.

<sup>893</sup> De *Zivilprozessordnung* (ZPO) bepaalt desbetreffend:

305a Urteil unter Vorbehalt seerechtlich beschränkter Haftung

*(1) Unterliegt der in der Klage geltend gemachte Anspruch der Haftungsbeschränkung nach § 486 Abs. 1 oder 3, §§ 487 bis 487d des Handelsgesetzbuchs und macht der Beklagte geltend, dass*

*1. aus demselben Ereignis weitere Ansprüche, für die er die Haftung beschränken kann, entstanden sind und*

*2. die Summe der Ansprüche die Haftungshöchstbeträge übersteigt, die für diese Ansprüche in Artikel 6 oder 7 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) oder in den §§ 487, 487a oder 487c des Handelsgesetzbuchs bestimmt sind,*

*so kann das Gericht das Recht auf Beschränkung der Haftung bei der Entscheidung unberücksichtigt lassen, wenn die Erledigung des Rechtsstreits wegen Ungewissheit über Grund oder Betrag der weiteren Ansprüche nach der freien Überzeugung des Gerichts nicht unwesentlich erschwert wäre. Das Gleiche gilt, wenn der in der Klage geltend gemachte Anspruch der Haftungsbeschränkung nach den §§ 4 bis 5m des Binnenschifffahrtsgesetzes unterliegt und der Beklagte geltend macht, dass aus demselben Ereignis weitere Ansprüche entstanden sind, für die er die Haftung beschränken kann und die in ihrer Summe die für sie in den §§ 5e bis 5k des Binnenschifffahrtsgesetzes bestimmten Haftungshöchstbeträge übersteigen.*

*(2) Lässt das Gericht das Recht auf Beschränkung der Haftung unberücksichtigt, so ergeht das Urteil*

*1. im Falle des Absatzes 1 Satz 1 unter dem Vorbehalt, dass der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung geltend machen kann, wenn ein Fonds nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird,*

*2. im Falle des Absatzes 1 Satz 2 unter dem Vorbehalt, dass der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung geltend machen kann, wenn ein Fonds nach § 5d des Binnenschifffahrtsgesetzes errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird.“*

Voor situeringen, zie o.m. Herber, 217-219; Puttfarcken, 361-362, nr. 866; Rabe, 127-128, nrs. 12-16.

<sup>894</sup> Het volledige opschrift luidt: “Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschifffahrt“.

erg gedetailleerde wijze. De procedure is gebaseerd op de faillissementsprocedure<sup>895</sup>. De procedurele bepalingen m.b.t. de zeerechtelijke aansprakelijkheidsbeperking (§§ 1 tot 33 SVertO) maken een onderscheid tussen drie deelprocedures: het *Eröffnungsverfahren* (fondsvorming tot oproep tot indiening van schuldvorderingen), het *Feststellungsverfahren* (beoordeling en vaststelling van de aanspraken op het fonds) en het *Verteilungsverfahren* (verdeling van het fonds)<sup>896</sup>. De rechtsleer oordeelt dat de Duitse wetgeving ter zake excessief gecompliceerd is en bovendien inhoudelijk onaantrekkelijk en duur, wat mede verklaart waarom fondsvorming in Duitsland relatief zelden voorkomt<sup>897</sup>. Hieronder wordt slechts ingegaan op enkele geselecteerde, met het oog op de redactie van het Belgisch Scheepvaartwetboek interessante aspecten van de Duitse regeling.

**4.431.** De beperkingsprocedure voor de zeevaart is van overeenkomstige toepassing op de binnenvaart, m.u.v. een aantal bepalingen (§ 34 SVertO), waarvoor de §§ 35 tot 49 van de *Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung* alternatieve bepalingen bevatten. Hieronder wordt alleen ingegaan op de zeerechtelijke regeling.

**4.432.** In § 2 SVertO wordt, op vrij complexe wijze, de interne rechterlijke bevoegdheidsverdeling geregeld. De bepalingen zijn praktisch echter van geen belang, aangezien de *Länder* bij overeenkomst alle beperkingsprocedures bij het Amtsgericht Hamburg hebben geconcentreerd<sup>898</sup>. Dientengevolge kan deze rechtbank expertise opbouwen<sup>899</sup>. Deze regeling ondersteunt een vergelijkbare concentratie in België<sup>900</sup>.

**4.433.** De rechtbank stelt het beperkingsbedrag vast (§ 5 SVertO). Na betaling beslist zij over de opening van de beperkingsprocedure (*Eröffnung des Verteilungsverfahrens*) (§ 7(1)). Door deze opening wordt het fonds geacht gesteld te zijn (§ 8(1))<sup>901</sup>. Er wordt een *Sachwalter* aangesteld (§ 9) (waarvan de noodzaak, voor eenvoudige zaken, in de rechtsleer in vraag wordt gesteld<sup>902</sup>). Vanaf de openingsbeschikking kunnen de aan de beperking onderworpen vorderingen niet meer ten uitvoer worden gelegd en kunnen de reeds aangevatte tenuitvoerleggingsmaatregelen, op verzoek van de schuldenaar, voorlopig worden opgeheven (§ 8(4) en (5))<sup>903</sup>. Reeds aanhangige aansprakelijkheidsprocedures worden onderbroken (vgl. § 8(2))<sup>904</sup>. Ook in België wordt aangenomen dat de gevolgen van de vorming van het fonds intreden nadat het fonds effectief is gevormd, maar de rechtsgevolgen zijn beperkt tot deze bepaald in artikel 13 van het LLMC-Verdrag<sup>905</sup>.

**4.434.** § 14 (2) SVertO bepaalt dat de interesten op de ingediende schuldvorderingen slechts lopen tot op de dag van de fondsvorming<sup>906</sup>. Deze oplossing is analoog aan wat geldt in het Belgische faillissementsrecht. Het is ten onzent echter niet duidelijk of deze regel ook geldt in beperkingsprocedures. Een duidelijke wettelijke regeling ter zake geniet alleszins de voorkeur.

---

<sup>895</sup> Herber, 217 en 221; Puttfarken, 358, nr. 854; Rabe, 159, nr. 3.

<sup>896</sup> Zie o.m. Rabe, 159, nr. 3.

<sup>897</sup> Zie Puttfarken, 356, nr. 850 en 362-363, nr. 869; vgl. Herber, 219-220.

<sup>898</sup> Herber, 222; Puttfarken, 357, nr. 851; Rabe, 164, nr. 13.

<sup>899</sup> Herber, 219.

<sup>900</sup> Zie daarover reeds *supra*, nr. 4.392 en voorts *infra*, nr. 4.498.

<sup>901</sup> Zie hierover o.m. Herber, 225; Puttfarken, 357-358, nrs. 852-854; Rabe, 166, nr. 21.

<sup>902</sup> Zie Puttfarken, 363, nr. 869.

<sup>903</sup> Rabe, 137, nr. 2; Herber, 226. De definitieve opheffing van de tenuitvoerleggingsmaatregelen volgt pas na de verificatie van de schuldvordering, als onderdeel van het *Feststellungsverfahren* (Herber, 230; Rabe, 169, nr. 31 en 178-179, nr. 62).

<sup>904</sup> Herber, 217; Puttfarken, 358, nrs. 855-856; Rabe, 169, nr. 31. De rechtsleer erkent dat het LLMC-Verdrag slechts de onderbreking van uitvoeringsmaatregelen vergt.

<sup>905</sup> Zie *supra*, nr. 4.382.

<sup>906</sup> Herber, 227.



**4.435.** Aan het einde van het *Eröffnungsverfahren* volgt een bekendmaking, in de *Bundesanzeiger* en minstens één ander blad. De schuldeisers van de aan beperking onderworpen vorderingen en de andere schuldenaars wier aansprakelijkheid uit eenzelfde gebeurtenis kan worden beperkt, worden uitgenodigd om aan de procedure deel te nemen. Er wordt een termijn voor de aangifte van schuldvorderingen bekendgemaakt van minstens twee maanden, en wanneer te verwachten valt dat zich buitenlandse schuldeisers zullen aanmelden minstens zes maanden (§ 10 en 11 SVertO)<sup>907</sup>.

**4.436.** § 12(6) SVertO bepaalt dat de rechtbank, wanneer een beperkingsfonds is gevormd, en de tenuitvoerleggingsmaatregelen tegen de fondssteller dus zouden moeten worden gestaakt, het behoud van deze maatregelen uitzonderlijk toch kan toelaten wanneer tegen de fondsvorming een rechtsmiddel is ingesteld en voor de schuldeiser een moeilijk te herstellen nadeel dreigt<sup>908</sup>. Aldus kunnen de schuldeisers worden beschermd tegen het risico dat op het moment dat de openingsbeschikking wordt opgeheven, geen vermogensbestanddelen van de schuldenaar meer in Duitsland zouden kunnen worden aangetroffen<sup>909</sup>.

**4.437.** § 6(5) SVertO regelt uitdrukkelijk de mogelijkheid om een garantie die in de loop van de procedure ontoereikend is geworden, aan te vullen. § 17 regelt de gevolgen en de mogelijkheden van de schuldeisers wanneer de fondssteller niet aan het bevel om een bijkomende garantie te stellen voldoet: de beperkingsprocedure wordt opgeheven en na één maand wordt het fonds ten voordele van de fondssteller vrijgegeven. Gedurende de wachttijd van een maand kunnen de schuldeisers op het fonds aanspraak maken<sup>910</sup>. In België is deze problematiek, die zich nochtans regelmatig voordoet, momenteel niet geregeld<sup>911</sup>.

**4.438.** Naar Duits recht kunnen aangemelde schuldvorderingen worden betwist door de schuldenaar zelf, maar ook door de schuldeisers en schuldenaars van andere betrokken schuldvorderingen, evenals door de vereffenaar. Wanneer de betwistingen niet minnelijk kunnen worden geregeld, zal de betrokken schuldeiser de gegrondheid van zijn vordering moeten laten vaststellen d.m.v. een normale procedure ten gronde voor de bevoegde rechter<sup>912</sup>. § 19(5) SVertO bepaalt wanneer de schuldeisers een vonnis, dat één van de andere schuldeisers heeft bekomen en waarop hij zijn aangifte van schuldvordering baseert, niet moeten erkennen. Met name mag de schuldvordering nog steeds worden betwist wanneer de schuldenaar en de schuldeiser arglistig hebben samengewerkt om de schuldeiser een ongerechtvaardigd voordeel te verschaffen of wanneer de schuldenaar de procedure ten gronde op nalatige wijze heeft gevoerd<sup>913</sup>. Deze problematiek dient ook in België wettelijk te worden geregeld. Dergelijke regeling zou kunnen worden geïnspireerd op de Duitse regeling, naast de hierboven besproken voorstellen van het CMI<sup>914</sup>.

**4.439.** De verdeling kan naar Duits recht in verscheidene stappen geschieden. Na een eerste verdeling kunnen andere verdelingen volgen. Zelfs na de gerechtelijke vaststelling van het einde

---

<sup>907</sup> Zie o.m. Herber, 226.

<sup>908</sup> Zie ook *supra*, nrs. 4.382 en ook 4.409 i.v.m. Richtsnoer 7 van de *CMI Guidelines In respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law*.

<sup>909</sup> Rabe, 172, nr. 39.

<sup>910</sup> Zie o.m. Herber, 226-227.

<sup>911</sup> Zie *supra*, nr. 4.378.

<sup>912</sup> Eichhorst, M., "Germany", in Griggs-Williams-Farr, (245), 249.

<sup>913</sup> Herber, 229; Rabe, 176, nr. 51.

<sup>914</sup> Zie *supra*, nr. 4.416 i.v.m. Richtsnoer 15 van de *CMI Guidelines In respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law*.

van de beperkingsprocedure kunnen nog verdelingen volgen van delen van het fonds die werden opzijgezet, bijv. omdat er nog een betwisting ten gronde aanhangig was (§§ 28 en 29 (2))<sup>915</sup>.

**4.440.** De Duitse regeling inzake de beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar is toepasselijk op elke voor een Duitse rechtbank ingeroepen aansprakelijkheidsbeperking, ongeacht welk nationaal recht op de overige rechtsvragen van toepassing is<sup>916</sup>. De beperking van aansprakelijkheid wordt derhalve beschouwd als een zelfstandige verwijzingscategorie.

**4.441.** In het voorstel voor een nieuw Duits maritiem wetboek uit 2009 is m.b.t. de tonnagebeperking het volgende bepaald:

#### Siebenter Abschnitt. Allgemeine Haftungsbeschränkung

##### § 594 Übereinkommen über die Haftungsbeschränkung

*(1) Die Haftung für Seeforderungen kann nach den Bestimmungen des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBL. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBL. 2000 II S. 790), in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) beschränkt werden. Dies gilt auch für die Haftung für Bunkerölschmutzschäden nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBL. 2006 II S. 578) (BunkerölÜbereinkommen).*

*(2) Die Haftung nach dem Internationalen Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBL. 1994 II S. 1150, 1152) (Haftungsübereinkommen von 1992) kann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden.*

*(3) Werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nummer 6 des Haftungsübereinkommens von 1992 gegen andere Personen als den Eigentümer des das Öl befördernden Schiffes geltend gemacht oder werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nummer 6 des Haftungsübereinkommens von 1992 geltend gemacht, für die das Haftungsübereinkommen von 1992 nach Artikel II nicht gilt, so können die in Artikel 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Personen ihre Haftung für diese Ansprüche in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens beschränken. Sind aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche der in Satz 1 bezeichneten Art als auch Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann, entstanden, so gelten die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge jeweils gesondert für die Gesamtheit der in Satz 1 bezeichneten Ansprüche und für die Gesamtheit derjenigen Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann.*

*(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für*

*1. die in Artikel 3 Buchstabe e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Ansprüche, sofern der Dienstvertrag inländischem Recht unterliegt;*

*2. Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung.*

*(5) Ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Haftungsübereinkommens von 1992 gelten die §§ 595 bis 600.*

##### § 595 Haftungsbeschränkung für Ansprüche aus Wrackbeseitigung

*(1) Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen (§ 594 Absatz 1) ist auf Ansprüche auf Erstattung der Kosten für*

*1. die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes, samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat, oder*

<sup>915</sup> Herber, 231; Rabe, 182, nr. 78.

<sup>916</sup> Aldus Puttfarken, 344, nr. 817.

2. die Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes mit der Maßgabe anzuwenden, dass für diese Ansprüche, unabhängig davon, auf welcher Rechtsgrundlage sie beruhen, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt.

(2) Der Haftungshöchstbetrag nach Absatz 1 errechnet sich nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Der Haftungshöchstbetrag gilt für die Gesamtheit der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche, die aus demselben Ereignis gegen Personen entstanden sind, die dem gleichen Personenkreis im Sinne des Artikels 9 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angehören. Er steht ausschließlich zur Befriedigung der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche zur Verfügung; Artikel 6 Absatz 2 und 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist nicht anzuwenden.

#### § 596 Haftungsbeschränkung für kleine Schiffe

Für ein Schiff mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen wird der nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) zu errechnende Haftungshöchstbetrag auf die Hälfte des für ein Schiff mit einem Raumgehalt von 2 000 Tonnen geltenden Haftungshöchstbetrages festgesetzt.

#### § 597 Haftungsbeschränkung für Schäden an Häfen und Wasserstraßen

Unbeschadet des Rechts nach Artikel 6 Absatz 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) in Bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens.

#### § 598 Beschränkung der Haftung des Lotsen

(1) Die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a und b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) bestimmten Haftungshöchstbeträge gelten für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, dass der Lotse, falls der Raumgehalt des geloteten Schiffes 2 000 Tonnen übersteigt, seine Haftung auf die Beträge beschränken kann, die sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 2 000 Tonnen errechnen.

(2) Der in Artikel 7 Absatz 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmte Haftungshöchstbetrag gilt für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, dass der Lotse, falls die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt, seine Haftung auf den Betrag beschränken kann, der sich unter Zugrundelegung einer Anzahl von 12 Reisenden errechnet.

(3) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds in Höhe der nach Absatz 1 oder 2 zu errechnenden Beträge sowie die Wirkungen der Errichtung eines solchen Fonds bestimmen sich nach den Vorschriften über die Errichtung, die Verteilung und die Wirkungen der Errichtung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Jedoch ist Artikel 11 Absatz 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht anzuwenden, wenn im Falle des Absatzes 1 der Raumgehalt des geloteten Schiffes 2 000 Tonnen oder im Falle des Absatzes 2 die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt.

(4) Ein Lotse, der nicht an Bord des geloteten Schiffes tätig ist, kann seine Haftung für die in Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angeführten Ansprüche in entsprechender Anwendung der Vorschriften des § 594 Absatz 1, 3 und 4 sowie der §§ 595 bis 597, 600 mit der Maßgabe beschränken, dass für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, der sich nach Absatz 1 oder 2 errechnet und der ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche gegen den Lotsen zur Verfügung steht.

#### § 599 Wegfall der Haftungsbeschränkung

(1) Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn a) der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) ausschließende Handlung oder Unterlassung oder

b) die Verschmutzungsschäden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Absatz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 594 Absatz 2) ausschließende Handlung oder Unterlassung eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen sind.

(2) Ist der Schuldner eine Personenhandelsgesellschaft, so kann auch jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche die Gesellschaft ihre Haftung beschränken kann.

#### § 600 Verfahren der Haftungsbeschränkung

(1) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 594 Absatz 1) oder im Sinne des Artikels V Absatz 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 594 Absatz 2) bestimmt sich nach den Vorschriften der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1130).

(2) Die Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen kann auch dann geltend gemacht werden, wenn ein Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht errichtet worden ist. § 305a der Zivilprozessordnung bleibt unberührt.

De desbetreffende toelichting luidt als volgt:

Die §§ 486 bis 487e HGB sollen in ihrer geltenden Fassung mit nur wenigen redaktionellen Änderungen übernommen werden. Die Vorschrift des § 594 Absatz 1 HGB-E, die § 486 Absatz 1 HGB entspricht, wird um einen Satz 2 ergänzt, der klarstellt, dass auch die Haftung für Bunkeröverschmutzungsschäden nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkeröverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578) beschränkt werden kann. Die in § 486 Absatz 2 HGB verwendete Bezeichnung „Haftungsübereinkommen von 1992“ soll in § 594 Absatz 2 HGB-E durch die Bezeichnung „Internationales Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Överschmutzungsschäden“ ersetzt werden, damit erkennbar ist, dass Regelungsgegenstand Överschmutzungsschäden sind. Wegen des Wegfalls der Partenreederei (s. hierzu Teil C II. 1.) wird schließlich § 487d Absatz 1 Satz 2 HGB nicht in § 597 Absatz 1 HGB-E überführt<sup>917</sup>.

De opstellers van het nieuwe ontwerp blijven erbij dat het LLMC-Verdrag niet in het nationale wetboek moet worden ingewerkt<sup>918</sup>.

**4.442.** Wat de binnenvaart betreft is Duitsland gebonden door het CLNI-Verdrag. De daarop gebaseerde nationale wettelijke regeling ligt neer in § 4 e.v. van het *Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt* (Binnenschifffahrtsgesetz - BinSchG).

Deze laatste regeling is op alle Duitse waterwegen van toepassing (§ 5m, 1) en geldt ook voor plezierboten en niet-commerciële vaartuigen (§4 (1)). Als de arbeidsovereenkomst door Duits

<sup>917</sup> Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 177; zie ook *ibid.*, 87. Voor de corresponderende, niet wezenlijk gewijzigde versie van het voorstel uit 2011, zie *Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz* van 5 mei 2011, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 63 e.v. (§§ 612 e.v.) en de toelichting *ibid.*, 235 e.v. Ook wordt voorgesteld de *Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung* aan de nieuwe wettekst aan te passen.

<sup>918</sup> Zie laatstelijk *Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz* van 5 mei 2011, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be), [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), 78.

recht wordt beheerst, geldt geen beperkingsrecht t.a.v. vorderingen van ondergeschikten (§ 5, 3). Vorderingen wegens waterverontreiniging zijn eveneens uitgezonderd (§ 5, 4). Vorming van een fonds is niet verplicht (§ 5d (3)). Vorderingen wegens schade aan waterweg- en haveninfrastructuur hebben voorrang (§ 5f (2)). Voor vorderingen i.v.m. gevaarlijke stoffen geldt een afzonderlijk beperkingsbedrag (§ 5h)). Hetzelfde geldt wat wrakkenruiming betreft (§ 5j)). De aparte grenzen voor vorderingen van passagiers van kleine schepen gelden niet (§ 5k)).

- ENGELAND

**4.443.** Engeland is eveneens door het LLMC-Verdrag gebonden.

De *Merchant Shipping Act 1995* bepaalt:

185 Limitation of liability for maritime claims

*(1) The provisions of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 as set out in Part I of Schedule 7 (in this section and Part II of that Schedule referred to as “the Convention”) shall have the force of law in the United Kingdom.*

*(2) The provisions of Part II of that Schedule shall have effect in connection with the Convention, and subsection (1) above shall have effect subject to the provisions of that Part.*

*(2A) Her Majesty may by Order in Council make such modifications of Parts I and II of Schedule 7 as She considers appropriate in consequence of the revision of the Convention by the Protocol of 1996 amending the Convention (in this section referred to as “the 1996 Protocol”).*

*(2B) If it appears to Her Majesty in Council that the Government of the United Kingdom has agreed to any further revision of the Convention or to any revision of article 8 of the 1996 Protocol, She may by Order in Council make such modifications of Parts I and II of Schedule 7 and subsections (2C) and (2D) below as She considers appropriate in consequence of the revision.*

*(2C) The Secretary of State may by order make such amendments of Parts I and II of Schedule 7 as appear to him to be appropriate for the purpose of giving effect to any amendment of a relevant limit which is adopted in accordance with article 8 of the 1996 Protocol.*

*(2D) In subsection (2C) above “a relevant limit” means any of the limits for the time being specified in either of the following provisions of the Convention—*

*(a) article 6, paragraph 1, and*

*(b) article 7, paragraph 1.*

*(2E) No modification made by virtue of subsection (2A), (2B) or (2C) above shall affect any rights or liabilities arising out of an occurrence which took place before the day on which the modification comes into force.]*

*(3) The provisions having the force of law under this section shall apply in relation to Her Majesty’s ships as they apply in relation to other ships.*

*(4) The provisions having the force of law under this section shall not apply to any liability in respect of loss of life or personal injury caused to, or loss of or damage to any property of, a person who is on board the ship in question or employed in connection with that ship or with the salvage operations in question if—*

*(a) he is so on board or employed under a contract of service governed by the law of any part of the United Kingdom; and*

*(b) the liability arises from an occurrence which took place after the commencement of this Act.*

*In this subsection,*

*“ship” and “salvage operations” have the same meaning as in the Convention.*

*(5) A draft of an Order in Council proposed to be made by virtue of subsection (2A) or (2B) above shall not be submitted to Her Majesty in Council unless it has been approved by a resolution of each House of Parliament.*

De tekst van het LLMC-Verdrag is opgenomen in Part I van Schedule 7 bij de Act.

Vervolgens bepaalt het Schedule:

## Part II Provisions having effect in connection with Convention

### Interpretation

*1. In this Part of this Schedule any reference to a numbered article is a reference to the article of the Convention which is so numbered.*

### Right to limit liability

*2. Subject to paragraph 6 below, the right to limit liability under the Convention shall apply in relation to any ship whether seagoing or not, and the definition of “shipowner” in paragraph 2 of article 1 shall be construed accordingly.*

*2A. Paragraph 1(a) of article 2 shall have effect as if the reference to “loss of life or personal injury” did not include a reference to loss of life or personal injury to passengers of seagoing ships.*

### Claims subject to limitation

*3. (1) Paragraph 1(d) of article 2 shall not apply unless provision has been made by an order of the Secretary of State for the setting up and management of a fund to be used for the making to harbour or conservancy authorities of payments needed to compensate them for the reduction, in consequence of the said paragraph 1(d), of amounts recoverable by them in claims of the kind there mentioned, and to be maintained by contributions from such authorities raised and collected by them in respect of vessels in like manner as other sums so raised by them.*

*(2) Any order under sub-paragraph (1) above may contain such incidental and supplemental provisions as appear to the Secretary of State to be necessary or expedient.*

### Claims excluded from limitation

*4. (1) Claims for Damages within the meaning of the international Convention on Liability and compensation for Damage in connection with the carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 1996(b), or any amendment of or Protocol to the Convention, which arise from occurrences which take place after the coming into force of the first Order in Council made by Her Majesty under section 182B of this Act shall be excluded from the convention. W+S+N.I.*

*(2) The claims excluded from the Convention by paragraph (b) of article 3 are claims in respect of any liability incurred under section 153 of this Act.*

*(3) The claims excluded from the Convention by paragraph (c) of article 3 are claims made by virtue of any of sections 7 to 11 of the Nuclear Installations Act 1965.*

### The general limits

*5. (1) In the application of article 6 to a ship with a tonnage less than 300 tons that article shall have effect as if—*

*(a) paragraph 1(a)(i) referred to 1,000,000 Units of Account; and*

*(b) paragraph 1(b)(i) referred to 500,000 Units of Account.*

*(2) For the purposes of article 6 and this paragraph a ship's tonnage shall be its gross tonnage calculated in such manner as may be prescribed by an order made by the Secretary of State.*

*(3) Any order under this paragraph shall, so far as appears to the Secretary of State to be practicable, give effect to the regulations in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.*

#### Limit for passenger claims

6. (1) *Article 7 shall not apply in respect of any sea going ship and shall have effect in respect of any ship which is not as if in paragraph 1 of that article.*

(a) *after “thereof” there were inserted “in respect of each passenger,”;*

(b) *the words from “multiplied” onwards were omitted.*

(2) *In paragraph 2 of article 7 the reference to claims brought on behalf of a person includes a reference to any claim in respect of the death of a person under the Fatal Accidents Act 1976, the Fatal Accidents (Northern Ireland) Order 1977 or the Damages (Scotland) Act 1976.*

#### Units of Account

7. (1) *For the purpose of converting the amounts mentioned in articles 6 and 7 from special drawing rights into sterling one special drawing right shall be treated as equal to such a sum in sterling as the International Monetary Fund have fixed as being the equivalent of one special drawing right for—*

(a) *the relevant date under paragraph 1 of article 8; or*

(b) *if no sum has been so fixed for that date, the last preceding date for which a sum has been so fixed.*

(2) *A certificate given by or on behalf of the Treasury stating—*

(a) *that a particular sum in sterling has been fixed as mentioned in sub-paragraph (1) above for a particular date; or*

(b) *that no sum has been so fixed for that date and that a particular sum in sterling has been so fixed for a date which is the last preceding date for which a sum has been so fixed,*

*shall be conclusive evidence of those matters for the purposes of those articles; and a document purporting to be such a certificate shall, in any proceedings, be received in evidence and, unless the contrary is proved, be deemed to be such a certificate.*

#### Constitution of fund

8. (1) *The Secretary of State may, with the concurrence of the Treasury, by order prescribe the rate of interest to be applied for the purposes of paragraph 1 of article 11.*

(2) *Any statutory instrument containing an order under sub-paragraph (1) above shall be laid before Parliament after being made.*

(3) *Where a fund is constituted with the court in accordance with article 11 for the payment of claims arising out of any occurrence, the court may stay any proceedings relating to any claim arising out of that occurrence which are pending against the person by whom the fund has been constituted.*

#### Distribution of fund

9. *No lien or other right in respect of any ship or property shall affect the proportions in which under article 12 the fund is distributed among several claimants.*

#### Bar to other actions

10. *Where the release of a ship or other property is ordered under paragraph 2 of article 13 the person on whose application it is ordered to be released shall be deemed to have submitted to (or, in Scotland, prorogated) the jurisdiction of the court to adjudicate on the claim for which the ship or property was arrested or attached.*

#### Meaning of “court”

11. *References in the Convention and the preceding provisions of this Part of this Schedule to the court are references to the High Court or, in relation to Scotland, the Court of Session.*

Meaning of “ship”

12. *References in the Convention and in the preceding provisions of this Part of this Schedule to a ship include references to any structure (whether completed or in course of completion) launched and intended for use in navigation as a ship or part of a ship.*

Meaning of “State Party”

13. *An Order in Council made for the purposes of this paragraph and declaring that any State specified in the Order is a party to the Convention as amended by the 1996 Protocol shall, subject to the provisions of any subsequent Order made for those purposes, be conclusive evidence that the State is a party to the Convention as amended by the 1996 Protocol.*

**4.444.** In Engeland geldt het normale aansprakelijkheidsbeperkingsregime voor alle schepen, ongeacht of ze zeegaand zijn of niet<sup>919</sup>.

Uit paragraph 5 van Part II van het Schedule blijkt dat de Engelse limieten voor kleine zeeschepen substantieel lager liggen dan deze in België<sup>920</sup>.

De aansprakelijkheidsbeperking geldt ook voor “Her Majesty’s ships” (Section 185)<sup>921</sup>.

Uit Paragraph 4(2) van het aangehaalde Schedule volgt dat LLMC-beperking mogelijk is zodra een vordering wegens olieverontreiniging niet effectief onder het CLC-regime valt, bijv. wanneer het gaat om een vordering tegen een niet-eigenaar<sup>922</sup>.

**4.445.** In Engeland geldt geen beperkingsmogelijkheid voor de in artikel 2.1 (d) bedoelde vorderingen m.b.t. wrakopruiming.

Van de door artikel 6.3 van het LLMC-Verdrag geboden mogelijkheid om vorderingen wegens beschadiging van kunstwerken van havens, dokken of waterwegen en beschadiging van navigatiehulpmiddelen voorrang te verlenen boven andere vorderingen tot vergoeding van materiële schade, heeft de Engelse wetgever, anders dan de Duitse, geen gebruik gemaakt<sup>923</sup>.

**4.446.** Nadere regelen inzake de beperkingsprocedure zijn vastgelegd in Part II van het reeds aangehaalde Schedule en in de *Civil Procedure Rules* (CPR), m.n. in Rule 61.11 (“Limitation Claims”), die deel uitmaakt van Part 61 (“Admiralty Claims”). Deze bepalingen van Rule 61.11 worden, zoals alle bepalingen van de CPR, aangevuld en uitgelegd door een corresponderende PD (“Practice Direction”), m.n. PD 61.11.

**4.447.** Bij de studie van het Engelse systeem van fondsvorming dient voor ogen te worden gehouden dat de procedure er fundamenteel anders verloopt dan in de meeste continentale landen. Daar waar de beperkingsgerechtigde persoon op het continent eenzijdig (zij het meestal met enige (marginale) controle door een rechter) een beperkingsfonds kan vormen, waarna het aan de schuldeisers is om tegen deze fondsvorming eventueel rechtsmiddelen aan te wenden, moet de beperkingsgerechtigde persoon in Engeland een werkelijke procedure voeren, waarin hijzelf de eiser is, tegen minstens één geïdentificeerde schuldeiser als verweerder<sup>924</sup>. Deze procedure, die in wezen een gewone procedure ten gronde is, leidt uiteindelijk tot een *limitation*

<sup>919</sup> Mandaraka-Sheppard, 881.

<sup>920</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.353.

<sup>921</sup> Mandaraka-Sheppard, 881.

<sup>922</sup> Zie Mandaraka-Sheppard, 899.

<sup>923</sup> Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1998, 79; Griggs-Williams-Farr, 50.

<sup>924</sup> Zie inz. CPR 61.11 (3) en (4); Griggs-Williams-Farr, 2005, 62; Derrington-Turner, 275-276, nrs. 10.155-10.157.



*decree*, d.i. een vonnis van de rechtbank waarin wordt bevestigd dat de eiser zijn aansprakelijkheid kan beperken. De eigenlijke fondsvorming (betaling van de gelden *into court*) is aan deze limitatieprocedure ondergeschikt, en is zelfs niet altijd vereist<sup>925</sup>. Vorming van een fonds zonder storting in speciën, dus door het verschaffen van een garantie, werd in het vroegere Engelse recht niet toegestaan<sup>926</sup>.

Bovenvermelde regelen doen geen afbreuk aan het recht om de beperking louter in te roepen bij wijze van verweer, dat ook in Engeland niet werd uitgesloten<sup>927</sup>.

**4.448.** De bevoegde rechtbank voor een procedure inzake beperking van aansprakelijkheid is in Engeland de Queen's Bench Division, Admiralty Court<sup>928</sup>.

**4.449.** De regels in CPR 61.11 en PD 61.11 betreffen vooral de formele aspecten van de procedure die de beperkingsgerechtigde persoon moet instellen, de wijze waarop de verweerder(s) moeten repliceren, en de wijze waarop de schuldeisers aangifte van schuldvordering moeten doen. De verdere procedure wanneer het recht op beperking wordt betwist, en de wijze waarop de gegrondheid van de ingediende schuldvorderingen wordt beoordeeld, worden in grote mate overgelaten aan de gevatte rechtbank (en haar *Registrar*), die d.m.v. "case management directions" het verdere procedureverloop bepaalt en stuurt (PD 61.11, 10.8 (2) (c) en 10.17).

Wanneer een beperkingsfonds is gevormd, kan de rechtbank een schorsing ("stay") bevelen van alle andere hangende procedures m.b.t. de betrokken gebeurtenis waarin de fondssteller als verweerder optreedt. Dit wordt aan de discretie van de rechtbank overgelaten<sup>929</sup>.

Artikel 12.1 van het LLMC-Verdrag bevat het principe van de evenredige verdeling van het beperkingsfonds onder de schuldeisers in verhouding tot de bedragen van hun vorderingen. Uit de voorbereidende werken van het Verdrag blijkt dat hiermee werd bedoeld dat in principe geen enkele schuldvordering een voorrang geniet<sup>930</sup>. Paragraph 9 van Part II van Schedule 7 bij de Merchant Shipping Act 1995, bevestigt dit op uitdrukkelijke wijze<sup>931</sup>:

*No lien or other right in respect of any ship or property shall affect the proportions in which under article 12 the fund is distributed among several claimants.*

De verdeling van de gelden die als beperkingsfonds werden betaald "into court", kan slechts plaatsvinden in uitvoering van een bevel van de rechtbank. Dit is verschillend van de meeste continentale systemen, waarbij de verdeling geschiedt door een door de rechtbank aangestelde vereffenaar<sup>932</sup>.

---

<sup>925</sup> Zie inz. CPR 61.11 (13) (a) (ii): wanneer de rechtbank een "limitation decree" verleent, kan zij de eiser bevelen een beperkingsfonds te vormen, *of* andere regelingen treffen voor de betaling van de vorderingen waaromtrent beperking werd toegestaan; vgl. Tetley IMaAL, 307.

<sup>926</sup> Een deel van de rechtsleer wijst garanties ook onder huidig Brits recht af: zie en vgl. o.m. Fogarty, 555, nr. 15.183; Griggs-Williams-Farr, 69; Tetley ImaAL, 301, vn. 140.

<sup>927</sup> Zie daarover o.m. Fogarty, 553, nr. 15.171; Griggs-Williams-Farr, 59-60; Mandaraka-Sheppard, 937.

<sup>928</sup> Fogarty, 555, nr. 15.177; Griggs-Williams-Farr, 62 en 68.

<sup>929</sup> Merchant Shipping Act 1995, Schedule 7, Part II, para. 8(3); CPR 61.11 (13) (a) (i) Tetley IMaAL, 307; Fogarty, 554, nr. 15.175, 555, nr. 15.185 en 562, nr. 15.202; Griggs-Williams-Farr, 75; Mandaraka-Sheppard, 934.

<sup>930</sup> Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Antwerpen, CMI, 2000, 231.

<sup>931</sup> Fogarty, 558, nr. 15.194 en 570, nr. 15.232; Mandaraka-Sheppard, 935 en 938.

<sup>932</sup> CPR 61.11 (21); Tetley IMaAL, 309, vn. 175.

**4.450.** Gelet op de sterke afwijking van de Belgische en continentale rechtstraditie, lijkt het niet wenselijk om de regeling van de procedure tot beperking van aansprakelijkheid in het Belgisch Scheepvaartwetboek op het Engelse recht af te stemmen.

**4.451.** Uit paragraphs 2 en 12 van Part II van het Schedule en section 185(1) van de Merchant Shipping Act 1995 zelf wordt afgeleid dat het in die regels neergelegde stelsel ook geldt voor niet-zeegaande schepen<sup>933</sup>. Er geldt m.a.w. geen specifieke regeling voor de binnenvaart.

- FRANKRIJK

**4.452.** Ook Frankrijk is gebonden door het LLMC-Verdrag en het LLMC-Protocol 1996<sup>934</sup>. Deze teksten worden ook in Frankrijk geacht rechtstreekse werking te bezitten<sup>935</sup>.

Tot voor de coördinatie van de Franse wetgeving in de *Code des transports*<sup>936</sup>, was het nationale regime ter zake van de aansprakelijkheidsbeperking neergelegd in de *Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer*, waarvan de bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsbeperking als volgt luiden:

Chapitre VII : Responsabilité du propriétaire du navire

Article 58

*Le propriétaire d'un navire peut, même envers l'Etat et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers des cocontractants ou des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.*

*Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages mentionnés à l'alinéa précédent, ou pour les dommages causés par ces mesures.*

*Il n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.*

Article 59

*Le propriétaire d'un navire ne peut opposer la limitation de sa responsabilité aux créances de l'Etat ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, aux lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.*

Article 60

*La limitation de responsabilité n'est pas opposable :*

*1° Aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune ;*

*2° Aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ;*

*3° Aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.*

<sup>933</sup> Zie Griggs-Williams-Farr, 12 en 88; zie ook Southampton, 205.

<sup>934</sup> Voor het Franse recht omtrent beperking van aansprakelijkheid, zie o.m. Bonassies-Scapel, 276 e.v., nrs. 402 e.v.; zie ook Brajeux, G. en McDonald, X., "Entrée en vigueur du Protocole de 1996 à la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité", DMF 2007, 965-967.

<sup>935</sup> Over de Franse visie terzake, zie in het algemeen Blauwboek 1, 113-114, nr. 1.108 en voorts inz. Bonassies, P., "Les conventions de droit maritime privé et le problème de l'effet direct des traités", in Centre de droit maritime et océanique, *Annuaire de droit maritime et océanique*, XXVI – 2008, Nantes / Parijs, Centre de droit maritime et océanique / Pédone, 2008, 473-484.

<sup>936</sup> Zoals in de andere Blauwboeken wordt hier aan deze tekst voorbijgegaan.

#### Article 61

*Les limites de la responsabilité du propriétaire de navire prévues à l'article 58 sont celles établies par la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976.*

*Toutefois, en ce qui concerne les navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux, les limites générales de la responsabilité sont égales à la moitié de celles fixées à l'article 6 de la convention de Londres du 19 novembre 1976 précitée pour les navires dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux.*

#### Article 62

*Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 61, le montant global des répartitions dues par le propriétaire dans le cadre de la limitation légale est constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire ou de toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique.*

*Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.*

*Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.*

#### Article 63

*Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer le fonds de limitation n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire.*

#### Article 64

*Le fonds de la limitation prévu à l'article 62 comporte trois parties affectées respectivement :*

- 1° Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers ;*
- 2° Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers ;*
- 3° Au règlement des autres créances.*

*Pour chaque partie du fonds, la répartition se fera entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances.*

*Lorsque le montant des créances pour mort ou lésions corporelles de personnes autres que les passagers dépasse le montant de limitation de responsabilité fixé pour ces créances prévues au 2°, l'excédent vient en concurrence avec les créances autres que celles résultant de mort ou lésions corporelles, prévues au 3°.*

#### Article 65

*Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées aux articles 58, 59 et 61, il est autorisé à prendre, à due concurrence, les lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, le créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le propriétaire.*

#### Article 66

*Pour l'application de l'article 61, il sera tenu compte du tonnage défini au 5 de l'article 6 de la convention mentionnée à l'article 61 ci-dessus<sup>937</sup>.*

#### Article 67

*Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par la présente loi à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération*

---

<sup>937</sup> Op [www.legifrance.fr](http://www.legifrance.fr) werd ook de volgende lezing opgegeven:

*Pour l'application de l'article 61, on tiendra compte du tonnage au sens des 5° et 7° de l'article 3 de la convention internationale précitée.*

*des cautions et garanties données. Il devra prouver au préalable qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.*

*Le juge tient compte, pour l'application de l'alinéa précédent, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire de la République française, mais encore, soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant, soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port, soit au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.*

#### Article 68

*Lorsque le propriétaire a fourni une garantie pour une somme correspondant aux limites de sa responsabilité, cette garantie, sert au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.*

#### Article 69

*Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affrèteur, à l'armateur, à l'armateur-gérant ainsi qu'au capitaine ou à leurs autres préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions de la même manière qu'au propriétaire lui-même.*

*Le capitaine et les autres membres de l'équipage peuvent invoquer ces dispositions, même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle.*

*Si le propriétaire du navire, l'affrèteur, l'armateur ou l'armateur-gérant est le capitaine ou un membre de l'équipage, la disposition de l'alinéa précédent ne s'applique qu'aux fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions de capitaine ou de membre de l'équipage.*

#### Article 69 bis

*Le présent chapitre ne déroge pas aux dispositions spéciales édictant une limitation de la responsabilité du propriétaire de navire pour :*

- les créances nées de dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures ;*
- les créances soumises à limitation de responsabilité pour dommages nucléaires ;*
- les créances nées de dommages nucléaires contre le propriétaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire.*

**4.453.** Wat de invulling van de door het LLMC-Verdrag gelaten nationale beleidsruimte betreft valt o.m. te noteren dat Frankrijk de verdragsregeling toepast t.a.v. alle vreemde schepen<sup>938</sup> en het Engelse voorbeeld van de halvering van de limieten voor kleine zeeschepen heeft gevolgd (zie het aangehaalde art. 61, tweede lid van *Loi n° 67-5*)<sup>939</sup>. Frankrijk heeft ook de toepassing van artikel 2.1 (d) en (e) i.v.m. wrakopruiming etc. uitgesloten<sup>940</sup>.

**4.454.** In Frankrijk werden de beperkingsprocedure en de procedurele gevolgen van de fondsvorming geregeld door de aangehaalde artikelen 62, 64, tweede lid, en 67 van de *Loi n° 67-5*<sup>941</sup> en vooral door het vrij uitvoerige Hoofdstuk VII (art. 59 - 87) van het *Décret n° 67-967* van 27 oktober 1967 “relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer” (dat nog steeds van toepassing is). De Franse procedure, die overigens duidelijk een inspiratiebron is geweest voor de huidige Belgische procedure, is sterk gebaseerd op de procedures inzake faillissement<sup>942</sup>.

<sup>938</sup> Zie Bonassies-Scapel, 280-281, nr. 408.

<sup>939</sup> Zie Bonassies-Scapel, 307, nr. 440.

<sup>940</sup> Zie Bonassies-Scapel, 286-287, nr. 416.

<sup>941</sup> Thans vervangen door de *Code des transports*.

<sup>942</sup> Bonassies-Scapel, 310, nr. 443; Rodière TGDM ILA, 631-632, nr. 491; Rodière-du Pontavice, 145, nr. 164; Vialard, 141, nr. 162.

**4.455.** In Frankrijk heeft het Hof van Cassatie pas in 2001 definitief geoordeeld dat fondsvorming geen vereiste is om de beperking in te roepen<sup>943</sup>.

**4.456.** De voor een procedure tot fondsvorming bevoegde rechtbank is degene van de plaats waar het schip is geregistreerd of, voor een vreemd schip, degene van de plaats waar de gebeurtenis plaatsvond, van de eerste Franse aanloophaven na de gebeurtenis of van de haven waar beslag op het schip werd gelegd of een zekerheid werd verstrekt (art. 59 Décret)<sup>944</sup>.

**4.457.** De procedure wordt ingeleid bij verzoekschrift, gericht tot de voorzitter van het *tribunal de commerce*. De voorzitter spreekt zich uit over de voorgestelde wijze van fondsvorming en stelt een rechter-commissaris en een vereffenaar aan. Nadat het fonds is gesteld, neemt de voorzitter een tweede beslissing waarbij de fondsvorming wordt vastgesteld (art. 59-64 Décret)<sup>945</sup>. Er is geen termijn bepaald binnen welke de beperking moet worden ingeroepen<sup>946</sup>.

Artikel 62 van de *Loi* bepaalt, overeenkomstig artikel 13.1 van het LLMC-Verdrag, dat de schuldeisers voor wie het fonds beschikbaar is, vanaf de fondsvorming geen rechten op andere goederen van de scheepseigenaar kunnen laten gelden. Art. 65 van het *Décret* bevestigt expliciet dat, vanaf de beschikking van de voorzitter waarbij de vorming van het fonds wordt vastgesteld, tegen de verzoeker geen uitvoeringsmaatregelen meer mogelijk zijn, althans “pour des créances auxquelles la limitation est opposable”. Het lijkt nuttig om ook in het Belgisch Scheepvaartwetboek, zoals trouwens nu reeds het geval is in de Zeewet (art. 48, § 5, eerste lid), uitdrukkelijk te bevestigen dat de rechtsgevolgen van de fondsstelling intreden vanaf de vaststellingsbeschikking van de voorzitter.

Artikel 68 van het *Décret* bepaalt dat de interesten op de vordering van de schuldeisers ophouden te lopen op het ogenblik dat het fonds is gevormd, d.w.z. op het ogenblik van de tweede beschikking van de Voorzitter<sup>947</sup>. Deze materie is thans niet geregeld in België. Het lot van de interesten dient alleszins te worden geregeld, en de in Frankrijk gekozen, door het faillissementsrecht geïnspireerde oplossing is een aanvaardbare keuze.

**4.458.** Merkwaardig genoeg stellen de *Loi* en het *Décret* geen beroepsmogelijkheid in tegen de vorming van het beperkingsfonds.

De schuldeisers die de fondsvorming willen aanvechten, zien zich gedwongen om gebruik te maken van gemeenrechtelijke proceduremiddelen. Wanneer reeds vóór de aanvang van de beperkingsprocedure in een uitspraak ten gronde werd beslist dat de vordering van de betrokken schuldeiser niet aan beperking is onderworpen, zal de latere fondsvorming aan hem niet tegenstelbaar zijn. Wanneer de schuldeiser tijdens de procedure voor de voorzitter reeds kennis zou krijgen van de procedure, kan hij in deze procedure tussenkomen om de fondsvorming te voorkomen<sup>948</sup>. Na de beschikking waarbij de vorming van het fonds wordt vastgesteld, kan hij deze beschikking, zoals alle beschikkingen op eenzijdig verzoekschrift, alsnog aanvechten bij dezelfde rechter<sup>949</sup>. Of de schuldeiser na de vorming van het fonds het recht op

---

<sup>943</sup> Cass. fr. 20 februari 2001, *DMF* 2002, 144, noot Nicolas, P.-Y.; zie en vgl. voorts o.m. Bonassies-Scapel, 317-318, nr. 452; Rémond-Gouilloud, 206-207, nr. 322; Vialard, 140, nr. 161.

<sup>944</sup> Zie ook Rohart, J.-S., “France”, in Griggs-Williams-Farr, (237); 239; Rodière-du Pontavice, 143, nr. 162.

<sup>945</sup> Zie voorts o.m. Bonassies-Scapel, 310-311, nr. 444; Rémond-Gouilloud, 208-209, nr. 325; Rodière-du Pontavice, 143-144, nrs. 162-163.

<sup>946</sup> Zie daarover inz. Rohart, J.-S., “Procédures de constitution des fonds de limitation de responsabilité des propriétaires de navires”, *DMF* 1982, (696), 697-698.

<sup>947</sup> Bonassies-Scapel, 314-315, nr. 448. ACTU

<sup>948</sup> Bonassies-Scapel, 312-313, nr. 446.

<sup>949</sup> Zie Cass. fr. 3 april 2002, *DMF* 2002, 460, met noot; Bonassies-Scapel, 313, nr. 446.

aansprakelijkheidsbeperking van de scheepseigenaar nog in vraag kan stellen voor de rechtbank waar hij een vordering ten gronde heeft ingesteld, is niet helemaal zeker<sup>950</sup>.

**4.459.** De Franse wetgeving over de vrijgave van beslagen goederen en zekerheden nadat een beperkingsfonds werd gevormd, stemt niet overeen met artikel 13.2 van het LLMC-Verdrag. Waar het Verdrag bepaalt dat de beslagen goederen en zekerheden *moeten* worden vrijgegeven wanneer het fonds werd gevormd in vier bepaalde locaties (eerste aanloophaven na het voorval, haven van ontschepping van passagiers, haven van lossing van de lading of de Staat waar het beslag is gelegd), bepaalt artikel 67 van de *Loi* dat de rechter, bij zijn beslissing over de vrijgave hiermee *rekening kan houden* en zelfs dat de eigenaar de opheffing van het beslag *kan bekomen*<sup>951</sup>. Omdat het LLMC-Verdrag in de hiërarchie der rechtsnormen hoger staat dan de Franse wet, gaat de verdragsregeling voor<sup>952</sup>. In de rechtspraak werd beslist dat de vrijgave opgelegd door artikel 13 van het LLMC-Verdrag een automatisme is, zelfs wanneer het recht op aansprakelijkheidsbeperking in vraag kan worden gesteld<sup>953</sup>.

**4.460.** De artikelen 71 tot 73 van het *Décret* bevatten regels m.b.t. de bekendmaking van de fondsvorming in binnen- en eventueel buitenlandse bladen en de kennisgeving aan de door de fondssteller in zijn verzoekschrift opgegeven schuldeisers.

Na de aangifte van de schuldvorderingen, gaat de vereffenaar over tot verificatie van de vorderingen. Hij stelt een overzicht op van de schuldvorderingen, met zijn adviezen over het toelaten of verwerpen van de individuele vorderingen. De schuldeisers en de fondssteller beschikken vervolgens over 30 dagen om hun bezwaren kenbaar te maken. De bezwaren van een schuldeiser m.b.t. het bedrag waarvoor zijn eigen schuldvordering (al dan niet) werd opgenomen, worden beoordeeld door het *tribunal de commerce* (art. 78 *Décret*). De overige betwistingen worden naar de rechtbank verwezen, tenminste voor zover zij tot haar bevoegdheid behoren. De andere betwiste vorderingen worden ten provisionele titel vermeld, in afwachting van een definitieve beslissing over de betwisting door de bevoegde rechtbank (art. 80 *Décret*)<sup>954</sup>.

In de procedure, zoals thans voorgeschreven door de Belgische Zeewet, worden alle betwistingen over het ontwerp van verdeling blijkbaar verwezen naar de rechtbank van koophandel (art. 52, § 2, tweede lid), ongeacht of zij volgens de normale bevoegdheidsregels de bevoegde rechtbank is om over het geschil te oordelen. Deze oplossing lijkt verkieslijk, aangezien het tegendeel de verdeling van het fonds zou kunnen vertragen.

**4.461.** Artikel 83 van het *Décret* bepaalt dat in afwachting van de uiteindelijke verdeling voorlopige verdelingen uit het beperkingsfonds mogelijk zijn. Dit is een nuttige bepaling, aangezien het lang kan duren vooraleer de definitieve verdeling van het fonds komt vast te staan<sup>955</sup>.

---

<sup>950</sup> Zie nogmaals Bonassies-Scapel, 314, nr. 447.

<sup>951</sup> De volledige wettekst luidt:

*Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par la présente loi à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données. Il devra prouver au préalable qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.*

*Le juge tient compte, pour l'application de l'alinéa précédent, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire de la République française, mais encore, soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant, soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port, soit au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.*

<sup>952</sup> Zie reeds Rémond-Gouilloud, 208, nr. 324.

<sup>953</sup> Zie inz. Cass. fr. 23 november 1993, DMF 1994, 36; zie ook Bonassies-Scapel, 311-312, nr. 445 en de verdere verwijzingen aldaar; vgl. ook reeds Vialard, 142, nr. 165 en 150-151, nr. 175.

<sup>954</sup> Zie voorts Bonassies-Scapel, 315-316, nr. 449; Rodière TGDM ILA, 643-644, nrs. 504-505.

<sup>955</sup> Rodière TGDM ILA, 647, nr. 509.

**4.462.** Op grond van artikel 84 van het *Décret* velt de voorzitter, nadat alle uitbetalingen zijn geschied, een beschikking waarbij de procedure wordt afgesloten. Daarna kunnen geen bijkomende schuldvorderingen meer worden ingediend<sup>956</sup>.

**4.463.** Frankrijk is niet gebonden door het CLNI-Verdrag en heeft ook geen nationale regels voor aansprakelijkheidsbeperking in de binnenvaart (een uitzondering geldt de binnenvaart op de Rijn en de Moezel, die aan het Duitse *BinnenSchiffahrtsGesetz* is onderworpen)<sup>957</sup>.

#### - LUXEMBURG

**4.464.** Luxemburg is in 2005 toegetreden tot het LLMC-Verdrag. Het is tevens partij bij het LLMC-Protocol van 1996 en bij het CLNI-Verdrag.

De Luxemburgse *Loi du 8 juin 2005 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime* vermeldt het LLMC-Verdrag en het LLMC-Protocol 1996 als zijnde een onderdeel van het Luxemburgs maritiem recht.

Blijkbaar bevat de Luxemburgse Maritieme Wet geen specifieke regeling m.b.t. de procedurele aspecten van de beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

De toepassing van het CLNI-Verdrag is geregeld in de *Loi du 24 avril 1993 portant approbation de l'Acte final de la Conférence de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation Intérieure et de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (C.L.N.I.), faite à Strasbourg, le 4 novembre 1988*.

#### - NEDERLAND

**4.465.** Nederland is eveneens Partij bij het LLMC-Verdrag, zoals gewijzigd door het LLMC-Protocol 1996. Anders dan (thans) België en Duitsland, heeft Nederland ervoor geopteerd om de regeling van het LLMC-Verdrag – dat nochtans geacht wordt rechtstreeks te werken – in de interne wetgeving in te werken<sup>958</sup>.

De Nederlandse regels inzake de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen zijn neergelegd in Titel 7 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, omvattende de artikelen 750 tot en met 759.

Bedoelde artikelen bepalen het volgende:

#### Titel 7. Beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen

##### Artikel 750

*1. De reder van een schip en de hulpverlener kunnen door het stellen van één of meer fondsen als bedoeld in artikel 642c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 752 genoemde vorderingen.*

---

<sup>956</sup> Vgl. Rodière TGDM ILA, 647-648, nr. 510.

<sup>957</sup> IVR, *Haftungsvorschriften für die Binnenschiffahrt*, Rotterdam, IVR, 2008, 92-93; ter Meer, J.G., *Privaatrechtelijke aspecten van de sleep- en duwvaart*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1993, 276.

<sup>958</sup> Zie daarover Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1998, 40 en ook Hoge Raad 28 februari 1992, NJ 1992, 2720, nr. 652 (inz. concl. Adv.-Gen. Strikwerda); voorts van der Velde, 346 en ook 337.

2. Onder reder worden in deze titel mede verstaan de bevrachter, de huurder of andere gebruiker van een schip met inbegrip van degene in wiens handen de exploitatie van een schip is gelegd.
3. Onder hulpverlener wordt in deze titel een ieder verstaan die werkzaamheden verricht in onmiddellijk verband met hulpverlening, waaronder in deze titel mede worden verstaan de in artikel 752, eerste lid, onder d, e en f, genoemde werkzaamheden of maatregelen.
4. Onder schip wordt in deze titel zeeschip verstaan. Een schip in aanbouw wordt voor de toepassing van deze titel mede als schip aangemerkt van het oogenblik af, dat de stapelloop aanvangt. Een lucht-kussen-voertuig wordt voor de toepassing van deze titel niet als schip aangemerkt. Een platform dat is gebouwd ter exploratie of exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van de zeebodem of van de ondergrond daarvan en dat kan drijven, wordt voor de toepassing van deze titel niet als schip aangemerkt gedurende de tijd dat het op de zeebodem rust.

#### Artikel 751

1. Indien een vordering als genoemd in artikel 752 wordt gericht tegen enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de reder of de hulpverlener in beginsel aansprakelijk is, heeft deze persoon de in deze titel verleende bevoegdheid tot beperking van zijn aansprakelijkheid.
2. De verzekeraar van de aansprakelijkheid voor vorderingen, waarvoor op grond van deze titel beperking van aansprakelijkheid mogelijk is, kan zich in dezelfde mate als zijn verzekerde op die beperking beroepen.

#### Artikel 752

1. Onder voorbehoud van de artikelen 753 en 754 bestaat de bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid voor de hierna genoemde vorderingen ingesteld hetzij op grond van overeenkomst, hetzij buiten overeenkomst en zelfs wanneer de aansprakelijkheid uitsluitend voortvloeit uit eigendom of bezit van of een voorrecht op het schip of uit het feit, dat dit onder hoede of toezicht is van hem die zich op de beperking van aansprakelijkheid beroept:
  - a. vorderingen terzake van dood of letsel, dan wel terzake van verlies van of schade aan zaken (met inbegrip van schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen of hulpmiddelen voor de scheepvaart), opgekomen aan boord van het schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met werkzaamheden ter hulpverlening, alsmede voor vorderingen terzake van schade tengevolge van een of ander;
  - b. vorderingen terzake van schade ontstaan door vertraging bij het vervoer over zee van lading, reizigers of hun bagage;
  - c. vorderingen terzake van andere schade ontstaan door inbreuk op enig niet op overeenkomst gegrond vermogensrecht en opgekomen in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met werkzaamheden ter hulpverlening;
  - d. vorderingen terzake van het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een zee- of binnenschip dat is gezonken, schipbreuk heeft geleden, gestrand of verlaten is, met inbegrip van alles wat aan boord van zulke een schip is of is geweest;
  - e. vorderingen terzake van het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van de lading van het schip;
  - f. vorderingen van een persoon terzake van maatregelen genomen om schade te voorkomen of te verminderen voor welke schade de daarvoor aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid op grond van deze titel zou kunnen beperken, alsmede voor vorderingen terzake van verdere schade door zulke maatregelen geleden, één en ander echter met uitzondering van dusdanige vorderingen van deze aansprakelijke persoon zelf.
2. Aansprakelijkheid voor de in het eerste lid genoemde vorderingen kan worden beperkt, ook indien deze, al dan niet op grond van een overeenkomst, zijn ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. De aansprakelijkheid voor de vorderingen in het eerste lid genoemd onder d, e of f, kan echter niet worden beperkt voor zover deze vorderingen betrekking hebben op een vergoeding verschuldigd op grond van een overeenkomst met de aansprakelijke persoon.



## Artikel 753

1. Deze titel is niet van toepassing op:

- a. vorderingen uit hoofde van hulpverlening, met inbegrip van, indien van toepassing, een vordering ter zake van een bijzondere vergoeding als bedoeld in artikel 14 van het op 28 april 1989 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake hulpverlening (Trb. 1990, 109) zoals nadien gewijzigd, of bijdrage in avarij-grosse;
- b. vorderingen voor schade door verontreiniging door olie, zoals deze zijn bedoeld in het op 29 november 1969 tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie of in enige kracht van wet hebbende wijziging van dat Verdrag of Protocol daarbij;
- c. vorderingen onderworpen aan enig internationaal verdrag of enige wet, die de beperking van aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt;
- d. vorderingen tegen de exploitant van een nucleair schip terzake van kernschade;
- e. vorderingen uit hoofde van arbeidsovereenkomst tegen de reder of de hulpverlener ingesteld door zijn ondergeschikten of hun rechtverkrijgenden voor zover deze vorderingen werkzaamheden betreffen in verband met het schip of de hulpverlening, al naar gelang de aansprakelijkheid van de reder of de hulpverlener voor deze vorderingen uit hoofde van de op de arbeidsovereenkomst toepasselijke wet niet of slechts tot een hoger bedrag dan op grond van deze titel het geval ware, kan worden beperkt.

2. Wanneer iemand die op grond van deze titel bevoegd is zijn aansprakelijkheid te beperken, gerechtigd is tegen een schuldeiser een vordering geldend te maken, die voortkomt uit hetzelfde voorval, zullen de respectieve vorderingen met elkaar worden verrekend en wordt de beperking van aansprakelijkheid slechts toegepast op het daarna mogelijkermijns overblijvende saldo.

## Artikel 754

Niemand is gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen is dat de schade is ontstaan door zijn eigen handeling of nalaten, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

## Artikel 755

1. Onverminderd het in het tweede lid bepaalde, kan de aansprakelijkheid uit hoofde van deze titel voor andere vorderingen dan die genoemd in artikel 756 die naar aanleiding van éénzelfde voorval zijn ontstaan als volgt worden beperkt:

- a. voor vorderingen die niet zijn vorderingen als bedoeld in artikel 752, eerste lid, onder d of e, tot het bedrag bepaald op grond van artikel 6, eerste lid, van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1980, 23) zoals gewijzigd door artikel 3 van het Protocol van 1996, behoudens wijziging door de bijzondere amendingsprocedure voorzien in artikel 8 van het Protocol van 1996; en
- b. voor vorderingen bedoeld in artikel 752, eerste lid, onder d of e (wrakkenfonds), tot het bedrag bepaald op grond van artikel 6, eerste lid, aanhef en onder b, van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1980, 23) zoals gewijzigd door artikel 3 van het Protocol van 1996, behoudens wijziging door de bijzondere amendingsprocedure voorzien in artikel 8 van het Protocol van 1996.

2. Bij algemene maatregel van bestuur wordt het bedrag vastgesteld waartoe de aansprakelijkheid uit hoofde van deze titel kan worden beperkt voor schepen die blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak zijn bestemd tot het vervoer van personen en waarvan de tonnage niet groter is dan 300, waarbij dat bedrag voor vorderingen bedoeld in artikel 6, eerste lid, aanhef en onder b, van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1980, 23) zoals gewijzigd door het Protocol van 1996, op een lager aantal rekeneenheden kan worden gesteld dan is bepaald in genoemd artikel 6, eerste lid, aanhef en onder b, onder 1.

3. Het bedrag waartoe de aansprakelijkheid van een hulpverlener aan een schip die niet van een zee- of binnenschip uit werkzaamheden verricht of die werkzaamheden uitsluitend verricht op het schip waaraan of met betrekking waartoe hij hulp verleent, kan worden beperkt, wordt berekend naar een tonnage van 1500 ton.
4. Voor de toepassing van deze titel wordt onder tonnage van het schip verstaan de bruto-tonnage van het schip berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting vervat in Bijlage I van het op 23 juni 1969 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969.
5. Op verzoek van de eigenaar kan door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat een verklaring worden afgegeven betreffende de bruto-tonnage van een schip, berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting vervat in Bijlage I van het op 23 juni 1969 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969.
6. Deze verklaring wordt afgegeven tegen betaling van de kosten volgens een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat vast te stellen tarief.
7. Voor de toepassing van dit artikel en van artikel 756 wordt verstaan onder "Protocol van 1996": het op 2 mei 1996 te Londen tot stand gekomen Protocol tot wijziging van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1997, 300).

#### Artikel 756

1. Wat betreft vorderingen ontstaan naar aanleiding van éénzelfde voorval terzake van dood of letsel van passagiers van een schip kan de reder zijn aansprakelijkheid beperken tot het bedrag bepaald in artikel 7 van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Trb. 1980, 23) zoals gewijzigd door artikel 4 van het Protocol van 1996, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 8 van het Protocol van 1996.
2. Onder vorderingen terzake van dood of letsel van reizigers worden voor de toepassing van dit artikel verstaan dergelijke vorderingen ingediend naar aanleiding van een voorval overkomen aan enige persoon vervoerd aan boord van het schip
  - a. op grond van een overeenkomst tot het vervoer van reizigers;
  - b. die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren vergezelt, die worden vervoerd op grond van een overeenkomst tot goederenvervoer.

#### Artikel 757

Aan de bedragen vermeld in de artikelen 755 en 756 wordt toegevoegd de wettelijke rente berekend van de aanvang van de dag volgende op de dag van het voorval, dat aanleiding gaf tot de vordering, tot de aanvang van de dag volgende op de dag waarop hij, die een verzoek tot beperking van zijn aansprakelijkheid indiende, voldeed aan een hem krachtens artikel 642c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering opgelegd bevel.

#### Artikel 758

1. De beperking van aansprakelijkheid als vastgesteld in artikel 755 geldt voor het geheel der naar aanleiding van éénzelfde voorval ontstane vorderingen gericht tegen
  - a. de persoon of personen genoemd in het tweede lid van artikel 750 en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid dezen in beginsel aansprakelijk zijn, of
  - b. de reder van een schip die van dat schip uit hulp verleent, en de hulpverlener of hulpverleners die van dat schip uit hun werkzaamheden verricht of verrichten en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid deze personen in beginsel aansprakelijk zijn, of
  - c. de hulpverlener of hulpverleners aan een schip die niet van een zee- of binnenschip uit werkzaamheden verricht of verrichten of die werkzaamheden verricht of verrichten uitsluitend op het schip waaraan of met betrekking waartoe hulp wordt verleend, en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid deze personen in beginsel aansprakelijk zijn.

2. De beperking van aansprakelijkheid als vastgesteld in artikel 756 geldt voor het geheel der naar aanleiding van éénzelfde voorval ontstane vorderingen gericht tegen de persoon of de personen die in de in artikel 750, tweede lid, genoemde betrekking staan tot het in artikel 756 bedoelde schip, en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid dezen in beginsel aansprakelijk zijn.

#### Artikel 759

*De rekeneenheid, genoemd in de artikelen 755 en 756, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dat is omschreven door het Internationale Monetair Fonds. De bedragen genoemd in de artikelen 755 en 756 worden omgerekend in Nederlands geld naar de koers van de dag waarop de schuldenaar voldoet aan een ingevolge artikel 642c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering gegeven bevel tot storting of andere zekerheidsstelling. De waarde van het Nederlandse geld, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationale Monetair Fonds op de dag van omrekening wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.*

**4.466.** Nederland heeft geen gebruik gemaakt van de door artikel 6.3 van het LLMC-Verdrag geboden mogelijkheid om aan vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, dokken, waterwegen en hulpmiddelen bij de navigatie voorrang te verlenen boven de overige vorderingen die uit het zakenfonds worden vergoed<sup>959</sup>.

**4.467.** Voor kleine zeeschepen past Nederland de minimumlimiet voor binnenschepen toe, zodat voor alle pleziervaartuigen dezelfde limiet geldt, ongeacht of het om zee- of binnenschepen gaat<sup>960</sup>.

**4.468.** Nederland is één van de weinige landen waar de beperking van aansprakelijkheid enkel kan worden ingeroepen mits een fonds wordt gevormd (art. 8:750.1 en 8:1060.1 NBW). Beperking bij wijze van verweer is dus niet toegelaten. De Nederlandse wetgever meent dat de vorming van een fonds verplicht moet zijn, omdat een schuldeiser wiens vordering beknót wordt de zekerheid moet hebben dat die vordering in ieder geval tot het beknótte bedrag zal worden voldaan<sup>961</sup>. Het principe geldt zowel in de zeevaart als in de binnenvaart.

**4.469.** In Nederland wordt de beperkingsprocedure, zowel voor de zee- als de binnenvaart<sup>962</sup>, uitvoerig geregeld door de artikelen 642a tot 642z van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv.).

**4.470.** De bevoegde rechtbank voor een procedure tot beperking van aansprakelijkheid is de rechtbank van de plaats waar het schip is geregistreerd (Rotterdam, Amsterdam of Groningen) of, voor een niet-geregistreerd Nederlands schip of een vreemd schip, de rechtbank van Rotterdam (art. 642a Rv.)<sup>963</sup>. Zoals de Duitse, ondersteunt ook de Nederlandse regeling van de territoriale bevoegdheid een Belgische optie voor de concentratie van bevoegdheid bij een of meer Belgische rechtbanken met specifieke expertise.

**4.471.** Ook naar Nederlands recht kunnen in de beperkingsprocedure verschillende fases worden onderscheiden. Cleton onderscheidt (1) de voorprocedure tot vaststelling van het bedrag of de bedragen der beperkte aansprakelijkheid en de wijze van fondsstelling door de debiteur, (2) de verificatie van de vorderingen en, indien betwist, de vaststelling van de bevoegdheid tot

<sup>959</sup> Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 79.

<sup>960</sup> Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 79.

<sup>961</sup> Zie Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 89-90; zie ook Van Der Valk, T., "The Netherlands", in Griggs-Williams-Farr, (317), 321.

<sup>962</sup> Zie art. 642a Rv.; Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 106.

<sup>963</sup> Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 131-132; Van Der Valk, T., "The Netherlands", in Griggs-Williams-Farr, (317), 323.

beperking van aansprakelijkheid, en (3) de uitbetaling aan de geverifieerde schuldeisers op basis van de staat van verdeling<sup>964</sup>.

**4.472.** De beperkingsprocedure wordt in Nederland aangevat door middel van een verzoekschrift gericht tot de arrondissementsrechtbank. Het verzoek wordt behandeld ter openbare terechtzitting, waaromtrent de in het verzoekschrift opgegeven schuldeisers een kennisgeving ontvangen. Tevens wordt reeds een bekendmaking van het indienen van het verzoekschrift in één of meer nieuwsbladen georganiseerd (art. 642a Rv.). Er wordt een voorlopige beslissing over de beperking van aansprakelijkheid getroffen, waarin de rechtbank de verzoeker “beveelt”<sup>965</sup> om op de voorgeschreven wijze het fonds te stellen en een vereffenaar en een rechter-commissaris worden aangewezen. In deze fase mogen de schuldeisers het recht van de verzoeker op beperking van aansprakelijkheid nog niet betwisten. De werking van de beschikking kan door de hogere rechter niet worden geschorst. Nadat de gelden werden betaald of de zekerheid werd gesteld, zal de rechtbank een verklaring afleveren dat het fonds werd gevormd (art. 642c Rv.). Op grond van artikel 642y, lid 2, kunnen tegen de beschikkingen van de rechtbank in principe rechtsmiddelen worden ingesteld door de schuldenaar en de verschenen schuldeisers<sup>966</sup>.

**4.473.** Wanneer een beperkingsfonds is gevormd, kan de fondssteller de handlichting van beslagen en de teruggave van zekerheden vragen, en in bepaalde gevallen is de rechter verplicht hierop in te gaan (zie inz. art. 13.2 LLMC en art. 13.2 CLNI). Artikel 642e Rv. bepaalt echter condities i.v.m. het verstrijken van de termijn om rechtsmiddelen aan te wenden en de betwisting van het recht van de schuldenaar om zijn aansprakelijkheid te beperken. De wettekst luidt inderdaad<sup>967</sup>:

- 1. Indien na toewijzing van een op artikel 750 of artikel 751 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek gegrond verzoek geen der schuldeisers binnen de in artikel 642g genoemde termijn betwist heeft, dat de schuldenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken, dan wel omtrent een zodanige betwisting onherroepelijk afwijzend is beslist en een fonds is gesteld ten aanzien waarvan de rechtbank een verklaring als bedoeld in het zesde lid van artikel 642c heeft afgegeven en dat werkelijk ten bate van de schuldeiser beschikbaar is alsmede de schuldeiser zijn vordering op het fonds in rechte geldend kan maken, kan de rechter op verzoek van hem te wiens behoefte het fonds is gesteld de opheffing van beslagen die ter zake van de vorderingen waarvoor het fonds is gesteld, zijn gelegd, dan wel de teruggave van te dier zake gegeven zekerheid bevelen.*
- 2. Indien aan de in het eerste lid gestelde vereisten is voldaan, zal de rechter op een verzoek als in het eerste lid bedoeld een bevel als in dat lid bedoeld geven, wanneer het fonds is gesteld*
  - a. in de haven waar het ongeval waaruit aansprakelijkheid is voortgevloeid, plaats vond, of wanneer dit ongeval niet in een haven plaats vond, in de eerste haven welke het schip daarna aanliep, of*
  - b. in de haven van ontscheeping van de betrokken persoon, indien de schade is voortgevloeid uit dood of letsel van personen, of*
  - c. met betrekking tot beschadigde lading in de haven van lossing, of*
  - d. in de Staat waarin het beslag is gelegd.*
- 3. Het eerste of tweede lid van dit artikel vindt slechts toepassing indien het fonds aan de schuldeiser, wat zijn vordering betreft, vrij kan worden overgemaakt.*

<sup>964</sup> Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 131.

<sup>965</sup> De term “beveelt” wordt gehanteerd in art. 642c.2 Rv. In art. 642a.1 Rv. wordt analoog gewaagd van het “bevelen” dat een tot een fondsvormingsprocedure zal worden overgegaan. Over de vergelijkbare terminologie in de Belgische Zeewet, zie *supra*, nr. 4.380.

<sup>966</sup> Voor een overzicht van de desbetreffende procedurefase, zie Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 131-135; Van Der Valk, T., “The Netherlands”, *o.c.*, 324.

<sup>967</sup> Zie ook Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 135-136; Van Der Valk, T., “The Netherlands”, *o.c.*, 321.

*4. Indien ten aanzien van een op artikel 1060 of artikel 1061 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek gegrond verzoek aan de in het eerste lid gestelde vereisten is voldaan, geeft de rechtbank op een verzoek als in het eerste lid bedoeld een bevel als in dat lid bedoeld.*

Ligt aan deze regel een begrijpelijke bezorgdheid ten grondslag om de belangen van de schuldeisers te beschermen<sup>968</sup>, de Nederlandse oplossing lijkt eerder verregaand. In uitzonderlijke gevallen kan met de handlichting of vrijgave worden gewacht, maar een automatisch uitstellen van de handlichting of vrijgave strookt blijkbaar niet met de geest van het LLMC-Verdrag<sup>969</sup>.

**4.474.** Artikel 642f Rv. bepaalt dat procedures die schuldeisers reeds tegen de fondssteller hadden ingesteld, na de vorming van het beperkingsfonds op initiatief van de fondssteller worden geschorst. De fondssteller zal hier alle belang bij hebben, aangezien hij tegen de betrokken schuldeiser de beperking van zijn aansprakelijkheid niet meer kan inroepen wanneer hij op schorsing van de procedure geen beroep doet (art. 642f.4 Rv.). Het gaat hier uiteraard enkel om in Nederland ingestelde procedures<sup>970</sup>.

**4.475.** De procedureregelen bepalen voorts o.m. op welke wijze de schuldeisers worden uitgenodigd om hun schuldvorderingen in te dienen, de gevolgen van de indiening, de procedure voor de eventuele betwisting van schuldvorderingen en de procedure voor de opmaak van de staat van verdeling en het eventuele verzet tegen de staat van verdeling<sup>971</sup>.

**4.476.** Art. 642s.2 Rv. bepaalt dat wanneer onherroepelijk is beslist dat de schuldenaar zijn aansprakelijkheid niet kan beperken, de vereffenaar de gestorte bedragen slechts kan teruggeven aan de fondssteller na verloop van een wachttermijn van één maand na het in kracht van gewijsde gaan van het desbetreffende vonnis. Aldus worden de schuldeisers in de mogelijkheid gesteld om bewarende maatregelen te nemen, zoals een bewarend beslag op de terug te geven fondsen<sup>972</sup>. Deze problematiek is in de Zeewet niet geregeld en verdient in het Belgisch Scheepvaartwetboek bijzondere aandacht<sup>973</sup>.

**4.477.** Art. 642x.1 Rv. biedt een basis voor de vaststelling van een voorlopige staat van verdeling<sup>974</sup>. Ook dergelijke regel ontbreekt in de Belgische Zeewet<sup>975</sup>.

**4.478.** Wat de binnenvaart betreft is Nederland gebonden door het CLNI-Verdrag en bevat Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek een afzonderlijke, op dat Verdrag gebaseerde Titel 12, omvattende de artikelen 1060 tot en met 1066.

Bedoelde artikelen bepalen het volgende:

---

<sup>968</sup> Zie ook *supra*, nrs. 4.382 en 4.409 i.v.m. Richtsnoer 7 van de CMI Guidelines In respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law.

<sup>969</sup> In dezelfde zin Stevens Bva, 157, nr. 312, vn. 708.

<sup>970</sup> Zie Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 133 en 136.

<sup>971</sup> Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 137-139.

<sup>972</sup> Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 139.

<sup>973</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.383.

<sup>974</sup> Zie Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 139.

<sup>975</sup> Zie *supra*, nr. 4.391.

## Titel 12. Beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen

### Artikel 1060

1. *De eigenaar van een binnenschip en de hulpverlener kunnen door het stellen van één of meer fondsen als bedoeld in artikel 642c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 1062 genoemde vorderingen.*
2. *Onder eigenaar worden in deze titel mede verstaan de bevrachter, de huurder en de beheerder van een binnenschip met inbegrip van degene in wiens handen de exploitatie van een binnenschip is gelegd.*
3. *Onder hulpverlener wordt in deze titel een ieder verstaan die werkzaamheden verricht in onmiddellijk verband met hulpverlening, waaronder in deze titel mede worden verstaan de in artikel 1062, eerste lid, onder d, e en f, genoemde werkzaamheden of maatregelen.*
4. *Onder binnenschepen worden in deze titel mede verstaan draagvleugelboten, veerponten en kleine vaartuigen, baggermolens, drijvende kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen, pontons of materiaal van soortgelijke aard, die voldoen aan de in de artikelen 1 en 3 van dit boek ten aanzien van binnenschepen vermelde vereisten.*
5. *Een binnenschip in aanbouw wordt voor de toepassing van deze titel mede als binnenschip aangemerkt van het ogenblik af dat de stapelloop aanvangt. Een luchtkussenvoertuig wordt voor de toepassing van deze titel niet als binnenschip aangemerkt.*

### Artikel 1061

1. *Indien een vordering als genoemd in artikel 1062 wordt gericht tegen enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de eigenaar of de hulpverlener in beginsel aansprakelijk is, heeft deze persoon de in deze titel verleende bevoegdheid tot beperking van zijn aansprakelijkheid.*
2. *De verzekeraar van de aansprakelijkheid voor vorderingen, waarvoor op grond van deze titel beperking van aansprakelijkheid mogelijk is, kan zich in dezelfde mate als zijn verzekerde op die beperking beroepen.*

### Artikel 1062

1. *Onder voorbehoud van de artikelen 1063 en 1064 bestaat de bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid voor de hierna genoemde vorderingen ingesteld hetzij op grond van overeenkomst, hetzij buiten overeenkomst en zelfs wanneer de aansprakelijkheid uitsluitend voortvloeit uit eigendom of bezit van of een voorrecht op het schip of uit het feit, dat dit onder hoede of toezicht is van hem die zich op de beperking van aansprakelijkheid beroept:*
  - a. *vorderingen terzake van dood of letsel, dan wel terzake van verlies van of schade aan zaken (met inbegrip van schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluisen, bruggen en hulpmiddelen voor de scheepvaart), opgekomen aan boord van het binnenschip of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het binnenschip of met werkzaamheden ter hulpverlening, alsmede voor vorderingen terzake van schade tengevolge van een of ander;*
  - b. *vorderingen terzake van schade ontstaan door vertraging bij het vervoer van lading, reizigers of hun bagage;*
  - c. *vorderingen terzake van andere schade ontstaan door inbreuk op enig niet op overeenkomst gegrond vermogensrecht en opgekomen in rechtstreeks verband met de exploitatie van het binnenschip of met werkzaamheden ter hulpverlening;*
  - d. *vorderingen terzake van het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een zee- of binnenschip dat is gezonken, schipbreuk heeft geleden, gestrand of verlaten is, met inbegrip van alles wat aan boord van zulke een schip is of is geweest;*
  - e. *vorderingen terzake van het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van de lading van het binnenschip;*
  - f. *vorderingen van een persoon terzake van maatregelen genomen om schade te voorkomen of te verminderen voor welke schade de daarvoor aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid op grond van deze titel zou kunnen beperken, alsmede voor vorderingen terzake van verdere schade door zulke*

*maatregelen geleden, één en ander echter met uitzondering van dusdanige vorderingen van deze aansprakelijke persoon zelf.*

*2. Aansprakelijkheid voor de in het eerste lid genoemde vorderingen kan worden beperkt, ook indien deze, al dan niet op grond van een overeenkomst, zijn ingesteld bij wijze van verbaal of vrijwaring. De aansprakelijkheid voor de vorderingen in het eerste lid genoemd onder d, e of f, kan echter niet worden beperkt voor zover deze vorderingen betrekking hebben op een vergoeding verschuldigd op grond van een overeenkomst met de aansprakelijke persoon.*

#### Artikel 1063

*1. Deze titel is niet van toepassing op:*

- a. vorderingen uit hoofde van hulpverlening of bijdrage in avarij-grosse;*
- b. vorderingen onderworpen aan enig internationaal verdrag of enige wet, die de beperking van aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt;*
- c. vorderingen tegen de exploitant van een nucleair binnenschip terzake van kernschade;*
- d. vorderingen uit hoofde van arbeidsovereenkomst tegen de eigenaar of de hulpverlener ingesteld door zijn ondergeschikten of hun rechtverkrijgenden voor zover deze vorderingen werkzaamheden betreffen in verband met het binnenschip of de hulpverlening, al naar gelang de aansprakelijkheid van de eigenaar of de hulpverlener voor deze vorderingen uit hoofde van de op de arbeidsovereenkomst toepasselijke wet niet of slechts tot een hoger bedrag dan op grond van deze titel het geval ware, kan worden beperkt.*

*2. Wanneer iemand die op grond van deze titel bevoegd is zijn aansprakelijkheid te beperken, gerechtigd is tegen een schuldeiser een vordering geldend te maken, die voortkomt uit hetzelfde voorval, zullen de respectieve vorderingen met elkaar worden verrekend en wordt de beperking van aansprakelijkheid slechts toegepast op het daarna mogelijkernijs overblijvende saldo.*

#### Artikel 1064

*Niemand is gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen is dat de schade is ontstaan door zijn eigen handeling of nalaten, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.*

#### Artikel 1065

*Het bedrag waartoe de aansprakelijkheid uit hoofde van deze titel voor vorderingen, naar aanleiding van éénzelfde voorval ontstaan, kan worden beperkt (het bedrag van het fonds), wordt berekend naar bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen maatstaven welke verschillend kunnen zijn voor verschillende soorten schepen en voor een hulpverlener. Daarbij kunnen met betrekking tot de in artikel 1062, eerste lid, bedoelde vorderingen verschillende fondsen worden voorzien.*

#### Artikel 1066

*1. De beperking van aansprakelijkheid als vastgesteld krachtens de in artikel 1065 bedoelde algemene maatregel van bestuur geldt voor het geheel der naar aanleiding van éénzelfde voorval ontstane vorderingen, die niet zijn vorderingen als bedoeld in het tweede lid, gericht tegen*

- a. de persoon of personen genoemd in het tweede lid van artikel 1060 en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid dezen in beginsel aansprakelijk zijn, of*
- b. de eigenaar van een binnenschip die van dat schip uit hulp verleent, en de hulpverlener of hulpverleners die van dat schip uit hun werkzaamheden verricht of verrichten en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid deze personen in beginsel aansprakelijk zijn, of*
- c. de hulpverlener of hulpverleners aan een binnenschip die niet van een zee- of binnenschip uit werkzaamheden verricht of verrichten of die werkzaamheden verricht of verrichten uitsluitend op het binnenschip waaraan of met betrekking waartoe hulp wordt verleend, en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid deze personen in beginsel aansprakelijk zijn.*

2. De beperking van aansprakelijkheid als vastgesteld krachtens de in artikel 1065 bedoelde algemene maatregel van bestuur voor vorderingen terzake van dood of letsel van reizigers van een binnenschip geldt voor het geheel der naar aanleiding van éénzelfde voorval ontstane vorderingen gericht tegen de persoon of de personen die in de in artikel 1060, tweede lid, genoemde betrekking staan tot dat schip, en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid dezen in beginsel aansprakelijk zijn.

De aansprakelijkheidslimieten zijn neergelegd in een algemene maatregel van bestuur<sup>976</sup>, en niet in de wet. Dit werd verantwoord door de gemakkelijker wijzigbaarheid<sup>977</sup>.

Nederland heeft voorbehoud gemaakt i.v.m. de toepassing van het CLNI-Verdrag op vorderingen i.v.m. waterverontreiniging en gevaarlijke stoffen. Ter zake gelden afzonderlijke beperkingsbedragen. Nederland maakt geen uitzonderingen voor pleziervaartuigen en niet-commerciële vaartuigen. Dit is evenmin het geval m.b.t. vorderingen wegens wrakopruiming.

De Nederlandse procedurele bepalingen gelden zowel voor zeevaart als voor binnenvaart.

Ook in de binnenvaart is aansprakelijkheidsbeperking zonder fondsvorming niet mogelijk.

#### - ANDERE LANDEN

**4.479.** Gelet op het ruime internationale succes van het LLMC-Verdrag, en de beperkte variaties op de invulling van de door dat verdrag gelaten nationale beleidsruimte, is het niet noodzakelijk aan het bovenstaande nog veel meer rechtsvergelijkend materiaal toe te voegen.

Er bestaan overigens landen die niet door het LLMC-Verdrag zijn gebonden, maar hun nationale wetgeving er wel op hebben afgestemd. Hoewel Canada zowel het LLMC-Verdrag als het Protocol van 2 mei 1996 heeft ondertekend, heeft het geen van beide geratificeerd. De bepalingen van het LLMC-Verdrag en het Protocol van 2 mei 1996 werden, mits enkele wijzigingen, overgenomen in de *Maritime Liability Act*<sup>978</sup>.

**4.480.** Wat betreft de toepasselijkheid van het beperkingsregime op staatsschepen en boorschepen betreft, is Section 181 van het Noors Maritiem Wetboek nog wel interessant:

Section 181 Warships, drilling vessels, etc.

*The limits of liability for warships and other ships engaged in non-commercial State activities, cf. Section 175 nos. 2 and 3 and Section 175a, shall in no case be calculated according to a tonnage lower than 5.000 tons. The right to limitation of liability does not extend to claims relating to damage or loss due to the particular characteristics or use of warships. The same applies correspondingly to damage or loss caused by other ships being used in non-commercial State activities. The provisions of this paragraph do not apply to ships mainly used in ice-breaking or salvage.*

*With regard to ships built or equipped to drill for subsea natural resources, the limits of liability according to Section 175 nos. 2 and 3 shall regardless of the size of the vessel be 36 million SDR and the limits of liability according to Section 175a 60 million SDR for claims arising from damage or loss caused while the vessel is used in drilling operations.*

**4.481.** Ook wat de procedure betreft, komen in andere landen blijkbaar slechts variaties op dezelfde thema's voor.

<sup>976</sup> M.n. in het Besluit van 29 november 1996 ter uitvoering van artikel 1065 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

<sup>977</sup> Zie Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 106.

<sup>978</sup> Gold-Chircop-Kindred, 721-722.



Daarom moge hier worden volstaan met enkele elementen van de Noorse beperkingsprocedure, die is geregeld in het Noors Maritiem Wetboek (Sections 177-180 en 231-245).

Vooraf weze aangestipt dat het inroepen van de beperking ook in Noorwegen niet van de vorming van een fonds afhankelijk is<sup>979</sup>. Het wetboek regelt dit erg expliciet als volgt:

Section 180 Limitation of Liability without Constituting a Limitation Fund

*Limitation of liability can be invoked although no limitation fund has been constituted.*

*In actions concerning claims which are subject to limitation, the Court shall in applying the provisions of the present Chapter only consider those claims which are brought before it.*

*If a liable party argues that other claims subject to limitation to the same amount should also be taken into account, a reservation concerning limitation of liability in consequence of such claims shall be made in the judgment.*

*A judgment without a reservation according to the second paragraph can be enforced when it is final. If the judgment does contain such a reservation, it can nevertheless be enforced unless a limitation fund is constituted and the Court finds cause to deny the application for enforcement pursuant to Section 178.*

*The parties can leave the calculation and distribution of the limitation amount to an average adjuster.*

*Disputes as to the correctness of an average adjuster's decisions can be brought before the Courts.*

Omtrent de vorming van een beperkingsfonds en de gevolgen ervan is vooreerst het volgende bepaald:

Section 177 Limitation Fund and Limitation Actions

*If in this country suit has been brought or arrest or other enforcement proceedings are applied for in connection with a claim which by its nature is subject to limitation, a limitation fund may be constituted at the Court in question.*

*The fund shall be regarded as constituted with effect for all persons who can claim the same limit of liability, and to meet only those claims to which the limit applies.*

*After the fund has been constituted, only the person who constituted it, his or her liability insurer, and persons with claims the payment of which can be demanded from the fund, can bring suit to have decided the questions of liability for each individual claim, the right to limitation of liability, the limitation amount, and distribution of the fund (limitation action). Separate suits concerning these questions can not be brought in this country when the fund has been constituted.*

*More detailed provisions relating to limitation funds and limitation actions are laid down in Chapter 12.*

Section 178 Legal Effects of the Constitution of a Limitation Fund

*1) A claimant against a limitation fund constituted according to Section 177 or according to corresponding provisions of another Convention State can not in respect of that claim apply for arrest or other enforcement proceedings in respect of ships or other property belonging to anyone on whose behalf the fund was constituted and who is entitled to limitation of liability.*

*2) After a limitation fund has been constituted in this country or in Denmark, Finland or Sweden, arrest or other enforcement proceedings in respect of ships or other property belonging to a person on whose behalf the fund was constituted and who is entitled to limitation of liability can not be carried out in connection with claims payment of which can be demanded from the fund, but see the first period of the third paragraph of Section 180. If an enforcement measure already has been effected, it shall be annulled. Security given to avoid or dismiss enforcement proceedings shall be released.*

*3) If the fund has been constituted in another Convention State, the Court may refuse an application for arrest or other enforcement proceedings, annul enforcement measures that have been effected, or release security which has been posted. The Court shall refuse the application, annul measures which have been*

---

<sup>979</sup> Falkanger-Bull-Brautaset, 198.

*effected after the constitution of the fund, and release security posted after that time, if the fund has been constituted in*

*a) the port where the event giving grounds for liability occurred or, if it did not occur in a port, in the ship's first port of call after the event, or*

*b) the port of disembarkation, in so far as the claim relates to personal injury sustained by anyone on board the ship, or c) the port of discharge, in so far as the claim relates to damage to the ship's cargo.*

*4) The provisions of subparagraphs 1 to 3 can be given corresponding application if it is shown that a limitation fund constituted in a State which is not a Convention State can be considered equivalent to a limitation fund as mentioned in Section 177.*

*5) The provisions of the present Section only apply if the claimant is entitled to bring claims against the fund with the Court which administers it, and provided the fund is actually accessible and freely transferable for the recovery of the claim.*

*6) The jurisdiction seized by means of arrest or the posting of security is not lost because of the arrest being dismissed or the security released according to the provisions of subparagraphs 2, 3 or 4.*

Op grond van Section 234 wordt op verzoek van de fondssteller door de rechtbank een beslissing (*kejennelse*) over de fondsvorming uitgevaardigd, waarin het bedrag van het fonds wordt vastgesteld en wordt beslist of de aangeboden garantie aanvaardbaar is. Wanneer uit de beslissing blijkt dat de betaling reeds is geschied of de garantie reeds werd verstrekt, wordt het fonds beschouwd als gevormd op de dag van de beslissing. Zoniet wordt het fonds pas geacht te zijn gevormd op de dag van de betaling of van het verstrekken van de garantie<sup>980</sup>. Tegen de beslissing staat beroep open.

Section 235 bevat regels m.b.t. de bekendmaking van de fondsvorming in de officiële staatspublicatie en andere bladen (eventueel in het buitenland) en m.b.t. de termijn waarbinnen de schuldeisers hun schuldvorderingen kunnen indienen. De fondssteller en alle bekende schuldeisers ontvangen tevens een kennisgeving bij aangetekende brief<sup>981</sup>.

Luidens Section 236 kan, "[i]f practical reasons so indicate", als *administrator* van het beperkingsfonds een advocaat of andere deskundige worden aangesteld<sup>982</sup>.

Het fonds kan worden verdeeld, ofwel na een akkoord van de fondssteller en alle aangemelde schuldeisers, ofwel na *limitation proceedings* m.b.t. eventuele betwistingen (Sections 239-244). Tijdens de procedures kan de rechtbank gedeeltelijke verdelingen toestaan voor de vorderingen die reeds vaststaan (Section 243). Zelfs indien zou blijken dat de fondssteller niet gerechtigd is om zijn aansprakelijkheid te beperken, zal het fonds toch aan de schuldeisers worden uitgedeeld. In dat geval kan de rechtbank, op verzoek, een uitvoerbaar vonnis afleveren voor het overblijvende deel van de schuldvordering (Section 244, derde lid). Deze regeling is met het oog op de redactie van het Belgisch Scheepvaartwetboek interessant.

Laattijdig ingediende schuldvorderingen kunnen in geval van gerechtelijke verdeling van het fonds enkel een deel van het fonds ontvangen wanneer de rechtbank hiervoor bij de verdeling van het fonds een deel heeft opzijgezet (Sections 238 en 244, tweede lid). Wanneer het fonds bij minnelijk akkoord werd verdeeld, kan de schuldeiser die zijn schuldvordering laattijdig bij het fonds heeft ingediend alsnog volgens de normale procedure een veroordeling trachten te bekomen<sup>983</sup>. Ook deze regeling biedt nuttige inspiratie.

<sup>980</sup> Zie ook Falkanger-Bull-Brautaset, 198.

<sup>981</sup> Zie ook Lund, H.S. en Gjelsten, G.K., "Norway", in Griggs-Williams-Farr, (343), 349.

<sup>982</sup> Zie ook Lund, H.S. en Gjelsten, G.K., "Norway", in Griggs-Williams-Farr, (343), 349.

<sup>983</sup> Falkanger-Bull-Brautaset, 199.

## D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

### - STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE PUBLIEKE CONSULTATIE

**4.482.** Tijdens de eerste publieke consultatie werd algemene steun uitgesproken voor de blijvende toepassing in België van het LLMC-Verdrag. Door dit Verdrag niet meer toe te passen zou België zich distantiëren van de internationale praktijk. KBRV wees er bovendien op dat indien er geen wettelijke beperkingsregeling zou bestaan, het gebruik van éénschipsvennootschappen zou worden aangemoedigd.

**4.483.** Over de resultaten van de eerste consultatie wat betreft de inwerking van internationale verdragen in het nieuwe Belgische wetboek werd elders gerapporteerd<sup>984</sup>.

KBRV verklaarde zich voorstander van de opname van de geldende beperkingsverdragen in uitvoeringsbesluiten van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Aldus kunnen ze op eenvoudige wijze worden aangepast. KBRV wees ook op de ongelukkige inpassing in de Zeewet van artikel 54<sup>985</sup>.

Binnen BVZ werd nog opgemerkt dat België zou moeten toetreden tot het LLMC-Protocol 1996.

**4.484.** Wat de binnenvaart betreft werd in BVZ ongenoegen genoteerd over de erg lage aansprakelijkheidsgrenzen en het feit dat België het CLNI-regime niet volgt. Dit zou leiden tot “evasief” procederen in het buitenland, wat niet wenselijk is. Ook werd onbegrip geuit over het feit dat binnenschepen i.t.t. zeeschepen voor alle aansprakelijkheden een enig fonds mogen oprichten.

**4.485.** In het Groenboek werd geen afzonderlijke vraag over de beperkingsprocedure gesteld. Tijdens de eerste consultatie genoot de desbetreffende regeling dan ook weinig of geen aandacht. Binnen BVZ werd wel gewezen op de verwijzing in de Zeewet naar opgeheven bepalingen van de Faillissementswet en de vraag gesteld of niet beter een specifiek wettelijk statuut zou worden uitgewerkt. N.a.v. informele contacten met magistraten en advocaten nadien werd voor een herziening van de huidige wettelijke regeling duidelijke principiële steun ondervonden.

**4.486.** Binnen BVZ werd scherpe kritiek uitgeoefend op de Wrakkenwet en het daarin opgenomen bijzondere beperkingsregime. Daarop wordt teruggekomen in het raam van de voorbereiding van het publiekrechtelijke luik van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

### - NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

**4.487.** Vooreerst dient te worden vastgesteld dat tijdens de eerste consultatie geen enkele belanghebbende het principe van de scheepvaartrechtelijke aansprakelijkheidsbeperking in vraag stelde.

**4.488.** Over de beleidsmatige onderbouwing en noodzaak van deze beperking – die wordt beschouwd als “l’institution la plus originale du droit maritime”<sup>986</sup> – bestaat een erg omvangrijke internationale literatuur<sup>987</sup>.

---

<sup>984</sup> Zie Blauwboek 1, 95-96, nr. 1.87 en de navolgende analyse.

<sup>985</sup> Over dat laatste, zie *supra*, nrs. 4.10, 4.13, 4.189 en 4.354.

<sup>986</sup> Bonassies-Scapel, 276-277, nr. 402.

Daaruit blijkt dat de huidige internationale regeling van de beperking niet vrij is van principiële rechtsgeleerde kritiek<sup>988</sup>. Werd n.a.v. van de invoering van het LLMC-Verdrag 1976 nog opgemerkt dat de steeds verdere verhoging van de aansprakelijkheidslimieten het hele stelsel van aansprakelijkheidsbeperking aan het wankelen brengt<sup>989</sup>, recent gewaagde een gezaghebbend auteur als Vialard van “le caractère dérisoire des plafonds”, “un privilège de caste”, “le dogme théologique qu’un risque illimité est inassurable”, en, nu het LLMC-Protocol 1996 tot verhoging van de beperkingsbedragen enkel de muntontwaarding compenseert, een in dit laatste instrument neergelegde “progrès de pure façade”. Als erg storend ervaart voornoemde commentator o.m. dat het recht op aansprakelijkheidsbeperking geen maatregel ter aanmoediging van redersactiviteit is, maar “un privilège des corporations maritimes ou para-maritimes”. Nu schuldeisers hun vorderingen meer en meer trachten te richten tegen niet tot beperking gerechtigde schuldenaars, eisen deze laatsten stelselmatig een eigen beperkingsrecht op, omdat anders, zogezegd, de voortzetting van hun activiteiten in het gedrang zou komen. De stelselmatige uitbreiding van de kring van beperkingsgerechtigden is volgens Vialard onverantwoord<sup>990</sup>.

**4.489.** Nu aan de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek mee de beleidsoptie ten grondslag ligt om het Belgische scheepvaartrecht niet nodeloos te doen afwijken van wat internationaal gangbaar is<sup>991</sup>, nu de aansprakelijkheidsbeperking wijd verbreid is, het thans voor België bindende LLMC-Verdrag wereldwijd – en in vrijwel alle buurlanden – ruime toepassing vindt en tijdens de eerste consultatie geen dissidente stemmen werden gehoord, kan alhier worden volstaan met de conclusie dat er geen voldoende beleidsmatige reden is waarom België zich van het in het LLMC-Verdrag neergelegde regime zou moeten distantieëren. Uiteraard dient België ook gebonden te blijven door het LLMC-Protocol 1996.

**4.490.** Wat de door het LLMC-Verdrag aan de nationale wetgevers gelaten beleidsruimte betreft, dringen zich in het licht van de hierboven geschetste bevindingen de volgende keuzes op:  
1° betekenisvolle reductie van de aansprakelijkheidslimieten voor zeeschepen kleiner dan 300 ton;  
2° wat de binnenvaart betreft, een overstap naar het CLNI-Verdrag<sup>992</sup>;  
3° wat een voorrangregeling en actiemiddelen t.v.v. waterweg- en havenbesturen betreft, overlating van het desbetreffende beleid aan de gewestelijke regelgevers;  
4° geen wijzigingen wat betreft de toepassing op nationale situaties, booreilanden en luchtkussenvaartuigen.

Op de wrakkenregeling wordt ingegaan in de voorstellen voor het publiekrechtelijke Boek van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

**4.491.** Wat betreft de binnenvaart is het inderdaad verkieslijk dat België overstapt naar het regime van het CLNI-Verdrag.

Dit dringt zich op om de volgende redenen:

---

<sup>987</sup> Voor een helder overzicht met talrijke referenties, zie Stevens Bva, 30 e.v., nrs. 69 e.v.; vgl. o.m. Cleton, R., *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1998, 6-9; Mandaraka-Sheppard, 877-879; Puttfarken, 362-368, nrs. 868-877.

<sup>988</sup> Voor een eerdere interessante Belgische benadering, zie Moors, K., “Men kan aan de zee niet meer verliezen dan men haar heeft toevertrouwd”, *RW* 1953-54, 297-318; vgl. voor Frankrijk eerder Rodière, R., “La limitation de responsabilité du propriétaire de navires”, *DMF* 1973, 259-267.

<sup>989</sup> Roland, R., “Zeerecht in beweging”, *RHA* 1992, (247), 253.

<sup>990</sup> Vialard, A., “La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21<sup>e</sup> siècle”, *DMF* 2009, 21-28.

<sup>991</sup> Zie nogmaals Blauwboek 1, o.m. 44, nr. 1.26.

<sup>992</sup> Zie desbetreffend nader *infra*, nrs. 4.491 e.v.

1° België heeft het CLNI-Verdrag ondertekend, maar vervolgens niet geratificeerd – wat strenge internationale verwijten uitlokte<sup>993</sup>;

2° voor een aantal typeschepen zijn de huidige Belgische beperkingsbedragen, vergeleken met deze onder het – wél op het CLNI-Verdrag afgestemde – recht van de buurlanden, laag; voor andere zijn de Belgische limieten dan weer hoger<sup>994</sup>; deze discrepantie met de regeling in de buurlanden is niet redelijk te verantwoorden, en overigens worden de nooit aan de muntontwaarding aangepaste limieten van het CLNI-Verdrag zelf inmiddels ook als te laag beschouwd; de CLNI-limieten zijn alleszins zonder probleem verzekeraar;

3° behalve Frankrijk, waar geen beperkingsmogelijkheid bestaat, volgen alle buurlanden het CLNI-Verdrag;

4° in de toekomst zal het geldingsbereik van het CLNI-Verdrag allicht worden uitgebreid over heel Europa<sup>995</sup>, wat het vigerende Belgische recht des te meer met het internationaal gangbare zou doen contrasteren, wat niet gewenst is;

5° het CLNI-Verdrag bevat een hedendaags, niet wezenlijk van het LLMC-Verdrag afwijkend regime, dat wel is toegesneden op de specificiteit van de binnenvaart;

6° toetreding tot het CLNI-Verdrag werd ondersteund tijdens de eerste consultatie aan de hand van het Groenboek<sup>996</sup>;

7° inwerking van het CLNI-Verdrag in het Belgisch Scheepvaartwetboek laat toe de wetgevingstechnische kwaliteit en inz. de overzichtelijkheid van de regelgeving te verbeteren.

**4.492.** Bij de invulling van de door het CLNI-Verdrag gelaten nationale beleidsruimte wordt vertrokken van de volgende algemene uitgangspunten: (1) omwille van de hanteerbaarheid en voorspelbaarheid van de wetgeving en mede in het licht van het gelijkheidsbeginsel, een maximale gelijkschakeling van de regimes voor zeeschepen en binnenschepen en (2) waar mogelijk, relevant en inhoudelijk verantwoord, afstemming op het buitenland, inz. Duitsland en Nederland.

Voorgaande opties leiden tot de volgende oplossingen:

1° het CLNI-regime dient te gelden voor alle Belgische waterwegen: het is niet zinvol afzonderlijke beperkingsregimes in te voeren en ook landen als Duitsland en Nederland hebben in die zin gelegitimeerd;

2° er dient geen uitzondering voor pleziervaartuigen en niet-commerciële vaartuigen te gelden: deze brede toepassing geeft uitvoering aan de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek ten grondslag liggende basisopties<sup>997</sup> en ligt evenzo in lijn met o.m. Duits en Nederlands recht;

3° evenmin moet een uitzondering worden ingevoerd voor havenlichters: in Belgische havens hebben dergelijke vaartuigen geen eigen technische of nautische karakteristieken en in de context van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gaat het sowieso om (binnen)schepen; de bedoelde uitzondering schijnt ook in andere landen niet voor te komen;

4° in het licht van de gelijkschakeling van zee- en binnenvaart, het gelijkheidsbeginsel en o.m. het Duitse recht dient beperking voor vorderingen van ondergeschikten ook in de binnenvaart te worden uitgesloten;

5° vanuit hetzelfde perspectief is er geen aanleiding om in de binnenvaart fondsvorming verplicht te stellen;

6° gelet op het ontbreken van een internationaal regime voor de binnenvaart analoog aan het CLC-Verdrag, is er aanleiding noch om een apart beperkingsfonds voor vorderingen wegens waterverontreiniging in te stellen (zoals in Nederland) noch, omgekeerd, om elke

<sup>993</sup> Zie Van Hooydonk SVSMS, 176, nr. 113.

<sup>994</sup> Zie de vergelijkingstabel *supra*, nrs. 4.421 en 4.422. Te noteren valt dat de in 1989 ingevoerde bedragen toentertijd 10 tot 30 maal hoger waren dan de tot dan toe geldende bedragen (Tricot, L., “De wet betreffende de beperking van aansprakelijkheid inzake zeevorderingen”, *RHA* 1988, (167), 192).

<sup>995</sup> Zie *supra*, nr. 4.424.

<sup>996</sup> Zie *supra*, nr. 4.484.

<sup>997</sup> Zie Blauwboek 1, 180, nr. 1.217 en de verwijzingen aldaar.

beperkingsmogelijkheid voor dergelijke vorderingen uit te sluiten (zoals in Duitsland); de vigerende Belgische rechtspraak en rechtsleer gaan thans uit van de toepasbaarheid van de normale zaakschadelimieten en een wijziging is vooralsnog door niemand in België gevraagd;  
7° analoog is er vooralsnog geen aanleiding om een bijzondere beperkingsregeling m.b.t. vervoer van gevaarlijke stoffen in te voeren;  
8° wat kleine passagiersschepen betreft is er geen reden om af te wijken van de in het CLNI-Verdrag beschreven basisregeling; ook Nederland heeft dit niet gedaan.

Anders dan in het huidige Belgische recht (zie artikel 1, § 2 van het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit) dient t.a.v. zeilplanken en tuigen voor strandvermaak en waterrecreatie geen uitzondering te worden bepaald. Ook dit ligt in lijn met de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gehanteerde ruime visie op het begrip schip<sup>998</sup>. Ingevolge deze visie zal ook voor varende erfgoed beperking mogelijk zijn.

De eventuele invoering van voorrang voor vorderingen wegens schade aan waterweg- en haveninfrastructuur dient ook wat de binnenvaart betreft te worden overgelaten aan de gewestelijke regelgevers.

Behoudens waar het CLNI-Verdrag een afwijking oplegt, dienen de procedureregels voor zeevaart en binnenvaart dezelfde te zijn.

**4.493.** In lijn met een aan de redactie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek ten grondslag liggende en elders<sup>999</sup> omstandig verantwoorde basisoptie, dienen de bepalingen van zowel het LLMC-Verdrag als het CLNI-Verdrag, ongeacht hun directe werking, in het nieuwe wetboek te worden ingewerkt.

**4.494.** Hierboven werd in detail uiteengezet waarin de bepalingen van het LLMC-Verdrag en deze van het CLNI-Verdrag overeenstemmen en verschillen<sup>1000</sup>.

Gelet op de aldaar vastgestelde grote gelijkenissen tussen de verdragen ware het denkbaar in het Belgisch Scheepvaartwetboek een uniform, gemeenschappelijk regime voor zeeschepen en binnenschepen op te nemen, met aanduiding, wat de binnenschepen betreft, van enkele afwijkende regelen, m.n. wat betreft de aangelegenheden waaromtrent de redactie van het CLNI-Verdrag niet volledig met die van het LLMC-Verdrag overeenstemt.

Desalniettemin is hieronder niet voor deze werkwijze geopteerd. Hiervoor bestaan vier redenen.

Ten eerste is het CLNI-Verdrag nu eenmaal een op de specificiteit van de binnenvaart afgestemde gewijzigde versie van het LLMC-Verdrag. De wijzigingen zijn al bij al te menigvuldig. Vele ervan zijn te belangrijk om ze zinvol in een loutere derogatiebepaling te vatten. Andere, louter redactionele verschillen zijn inhoudelijk eerder onbeduidend maar maken het door hun aantal des te moeilijker om te werken met afwijkingsbepalingen. Ook louter wetgevingstechnisch is het aangewezen met twee naast elkaar staande integrale regelingen te werken.

Ten tweede maakt een afzonderlijke integrale inwerking van het CLNI-Verdrag, ook al is dat dan grotendeels met het LLMC-Verdrag gelijklopend, de regelgeving, inz. ten dienste van de binnenvaartsector, meer kenbaar en transparant. Daarmee wordt overigens een verbetering

---

<sup>998</sup> Zie nader Blauwboek 3.

<sup>999</sup> Zie Blauwboek 1, 94 e.v., nrs. 1.86 e.v.

<sup>1000</sup> Zie *supra*, nr. 4.420.

gerealiseerd ten opzichte van het vigerende Belgische recht, waarin het regime voor de binnenvaart moet worden bijeengepuzzeld a.d.h.v. allerhande verspreide bepalingen<sup>1001</sup>.

Ten derde is ook in andere landen, waaronder Duitsland en Nederland, geopteerd voor zelfstandige wettelijke regelingen voor zeevaart en binnenvaart.

Ten vierde onderlijnt de gekozen werkwijze de eigen betekenis van het binnenscheepvaartrecht, dat meer is dan een alternatieve versie van het zeerecht.

**4.495.** De keuze om zowel de LLMC-regeling als de CLNI-regeling integraal in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek in te werken, heeft een rechtstreekse impact op de redactie van de Nederlandstalige wettekst.

De Nederlandse tekst van het CLNI-Verdrag is authentiek (art. 22), waardoor het onvermijdelijk is hem ongewijzigd over te nemen, met inbegrip van zijn redactionele onvolkomenheden.

De ten onzent gepubliceerde Nederlandse versie van het LLMC-Verdrag is niet authentiek (art. 23 van het LLMC-Verdrag). De Franse versies van de Verdragen zijn beide authentiek, net zoals o.m. de Engelse versie van het LLMC-Verdrag en de Duitse versie van het CLNI-Verdrag.

Om de Nederlandstalige bepalingen voor zee- en binnenvaart maximaal op elkaar te laten aansluiten is het verkieslijk wat de binnenvaart betreft de CLNI-bepalingen in de wettekst op te nemen, en de Nederlandse vertaling van de LLMC-regeling daar vervolgens maximaal op af te stemmen, ook al leidt dit tot een redactioneel hier en daar minder geslaagd resultaat<sup>1002</sup>.

**4.496.** Om een meer evenwichtige en rechtszekere beperkingsprocedure te bekomen dienen een aantal specifieke daarop betrekking hebbende elementen nieuw te worden geregeld.

Zo dient het invoeren van de aansprakelijkheidsbeperking als verweer beter door de wetgeving te worden omkaderd.

Voorts dient er o.m. een duidelijke regeling te komen van de rechtsmiddelen die tegen de fondsvorming kunnen worden aangewend en de al dan niet schorsende werking ervan ten aanzien van de rechtsgevolgen van de fondsvorming.

Verder dienen de gevolgen van het aanvaarden van de beperkingsprocedure en het aangeven van schuldvorderingen op een eenduidige wijze te worden bepaald.

Ook wat betreft de rechtsgevolgen van laattijdige aangiftes dient duidelijkheid te worden geschapen.

De wet moet ook de voorwaarden definiëren waaronder bevindingen in rechterlijke uitspraken die ten gronde werden gewezen tussen andere partijen nog kunnen worden aangevochten.

Met het oog op een procedureel belangenevenwicht is ten slotte ook een aangepaste regeling m.b.t. de teruggave van het fonds aan de fondssteller bij ontbinding nodig.

---

<sup>1001</sup> Zie *supra*, nr. 4.352.

<sup>1002</sup> Zie bijv. *infra*, nr. 4.503.

**4.497.** Bovenop de rechtsonzekerheid veroorzaakt door hiaten komt dat de regeling van de beperkingsprocedure opgenomen in de Zeewet ondermaats is in formeel-wetgevingstechnisch opzicht.

Hoewel niet mag worden vervallen in het andere uiterste van een procedureel detaillisme (zie de hierboven vermelde kritiek op het Duitse recht<sup>1003</sup>), lijkt de Zeewet van alle onderzochte nationale wetgevingen de meeste summiere regeling te bevatten, die dan nog wordt ontsierd door talrijke onelegante en vooral onhandige verwijzingen naar een verouderde, ja formeel opgeheven faillissementswetgeving en naar het Burgerlijk Wetboek. Dergelijke verwijzingstechniek komt overigens in geen van de andere onderzochte wetgevingen voor.

Hoewel de Belgische procedure gelijkenissen blijft vertonen met deze in andere landen (waaronder de Franse en de Nederlandse), is de wettelijke regeling ten onzent duidelijk getekend door de tijd. Een legistische opfrissing is dus dringend nodig. Voorts lijkt het sowieso wenselijk om de Belgische procedureregeling beter af te stemmen op het LLMC-Verdrag en het CLNI-Verdrag en ook op de Richtsnoeren over de beperkingsprocedure van het CMI uit 2008.

**4.498.** De huidige organisatorische aanpak van de Belgische beperkingsprocedure schenkt evenmin bevrediging.

Mede gelet op rechtsvergelijkende elementen<sup>1004</sup> kan de meerwaarde van de tussenkomst van een rechter-commissaris in vraag worden gesteld. In het licht van buitenlandse voorbeelden en met het oog op een vereenvoudiging van de procedure wordt deze tussenkomst in het Belgisch Scheepvaartwetboek best afgeschaft.

Hoewel in andere landen ook de tussenkomst van een vereffenaar ter discussie staat wanneer deze in het licht van de betrokken zaak in feite niet noodzakelijk is<sup>1005</sup>, verdient het gelet op de noodzaak aan juridische specialisatie de voorkeur om ook onder het Belgisch Scheepvaartwetboek in elke fondsvormingsprocedure een vereffenaar te blijven aanstellen die, zoals heden, het beroep van advocaat uitoefent.

Zoals hierboven uiteengezet<sup>1006</sup>, is de huidige regeling van de rechterlijke bevoegdheid t.a.v. maritieme aansprakelijkheidsprocedures bijzonder onsamenhangend geregeld. Mede in het licht van buitenlandse voorbeelden dient te worden gestreefd naar een concentratie bij gespecialiseerde rechtbanken, zowel in materieel als in territoriaal opzicht. Dit kan trouwens worden ondersteund met rechtsvergelijkende argumenten<sup>1007</sup>. Verder worden procedures ten gronde en procedures inzake fondsvorming best door dezelfde rechtbank behandeld.

Wat de algemene aansprakelijkheidsbeperking onder de LLMC- en CLNI-Verdragen betreft, is er geen aanleiding om af te stappen van de huidige regeling, die de beperkingsprocedures concentreert bij de rechtbanken van koophandel van Antwerpen, Brussel en Luik en hun voorzitters. Tijdens de eerste consultatie werd in dit verband overigens door niemand om een wijziging gevraagd.

De bevoegdheid onder de bijzondere aansprakelijkheidsregimes – inz. het CLC-Verdrag, het Fonds-Verdrag, het Bunkerolieverdrag en later desgevallend het HNS-Verdrag – op basis

---

<sup>1003</sup> Zie *supra*, nr. 4.430.

<sup>1004</sup> Zie ook reeds *supra*, nr. 4.388.

<sup>1005</sup> Zie het Duitse en het Noorse recht, besproken *supra*, nr. 4.433 resp. 4.481.

<sup>1006</sup> Zie *supra*, nr. 4.392.

<sup>1007</sup> Zie *supra*, nr. 4.432 en 4.470 m.b.t. het Duitse resp. het Nederlandse recht.



waarvan in de praktijk eerder zelden rechtsgedingen worden gevoerd, wordt best toevertrouwd aan de rechtbank van koophandel te Antwerpen (en haar voorzitter).

Vooreerst is het logisch om alle scheepvaartrechtelijke aansprakelijkheidsbetwistingen bij een rechtbank van koophandel te concentreren, en de tussenkomst van de ter zake niet-gespecialiseerde rechtbanken van eerste aanleg (onder de huidige wetgeving, naargelang de materie, deze van Brussel en Antwerpen) uit te sluiten. Het feit dat ook niet-handelaars door inz. olieschade kunnen worden getroffen en desgevallend partij zouden moeten worden bij een geding voor een rechtbank van koophandel vormt geen bezwaar, aangezien ook nu reeds bij toepassing van de algemene bevoegdheid voor vorderingen inzake zee- en binnenvaart regelmatig niet-handelaars optreden in geschillen voor de rechtbank van koophandel. Artikel 574, 7° Ger.W. bepaalt immers uitdrukkelijk dat de rechtbank van koophandel van deze zaken kennis neemt, “zelfs wanneer partijen geen handelaar zijn”.

I.v.m. de bevoegdheid van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel inzake procedures onder het CLC-Verdrag (en het Fonds-Verdrag) moet worden vastgesteld dat deze rechtbank weinig of geen ervaring heeft met zeerecht, zodat het aangewezen is deze bevoegdheid over te hevelen naar Antwerpen. Reeds tijdens de parlementaire behandeling van de desbetreffende Wet van 20 juli 1976 merkte een senator op dat het beter ware geweest de rechtbank van Antwerpen bij uitsluiting bevoegd te verklaren<sup>1008</sup>. Het voordeel van de maritieme kennis en ervaring van de Antwerpse rechtbank weegt ruimschoots op tegen het "nadeel" dat één van de potentiële schuldeisers (de Staat) niet in Brussel maar in Antwerpen moet vorderen.

Ook aan de bijzondere bevoegdheden van de Antwerpse rechtbank *van eerste aanleg* dient een einde te worden gesteld. Zoals vermeld is deze rechtbank o.m. bevoegd voor vorderingen inzake de aansprakelijkheid van een exploitant van een atoomschip. Tijdens de plenaire behandeling van het desbetreffende wetsontwerp in de Kamer wees de Minister van Justitie erop dat bij de rechtbank te Antwerpen, wellicht meer dan bij andere rechtbanken, een concentratie van maritieme en andere expertise voorhanden is. Er was in de Kamer sterke weerstand tegen de centralisatie van de vorderingen bij één rechtbank, maar uiteindelijk werd de wet toch als dusdanig aangenomen<sup>1009</sup>. Met het oog op de consistentie van de bevoegdheidsregeling en de wenselijke specialisatie is het zoals aangegeven aangewezen de bedoelde bevoegdheid van de Antwerpse rechtbank van eerste aanleg over te hevelen naar de Antwerpse rechtbank van koophandel. Een analoge ingreep dringt zich op ter zake van de vorderingen gebaseerd op het Bunkerolieverdrag.

Het feit dat de rechtspleging te Antwerpen in het Nederlands verloopt, vormt geen bezwaar. Zelfs al zouden sommige procespartijen het Nederlands niet machtig zijn, dan nog vormt dit geen argument om de Antwerpse bevoegdheid af te wijzen. De factoren die, naar geldend recht, de bevoegdheid van deze of gene rechtbank voor een bepaalde bijzondere materie bepalen (art. 627 e.v. Ger.W.), hebben immers zelden of nooit betrekking op de taal van een procespartij, en alhier gaat het in vele gevallen het om incidenten in de zeegebieden, derhalve buiten de taalgebieden. In Antwerpen vindt elke rechtszoekende overigens de nodige specifieke scheepvaartrechtelijke expertise.

#### E) SLOTSOM

**4.499.** Wat betreft de materieelrechtelijke regeling van de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, kan uit wat voorafgaat worden besloten dat het aangewezen is in het nieuw

<sup>1008</sup> *Parl.St.*, Senaat, 1975-76, nr. 752/2, 3.

<sup>1009</sup> *Parl.Hand.*, Kamer, 17 juli 1963, 89-91.

Belgisch Scheepvaartwetboek de bepalingen in te werken van zowel het LLMC-Verdrag betreffende de aansprakelijkheidsbeperking in de zeevaart – waardoor België thans reeds gebonden is – als het CLNI-Verdrag betreffende de aansprakelijkheidsbeperking in de binnenvaart – waartoe België, vooral om aan te sluiten bij wat internationaal gangbaar is, dient toe te treden.

N.a.v. de uitwerking van het nieuwe regime dient België zijn wetgeving, inz. wat de door het LLMC-Verdrag gelaten nationale beleidsruimte, eveneens beter op internationale geplogenheden af te stemmen. Dit geldt bijv. de aansprakelijkheidslimieten voor zeeschepen van minder dan 300 ton.

De huidige Belgische regeling van de procedures voor aansprakelijkheidsbeperking is niet bevredigend. Rond diverse punten heerst rechtsonzekerheid. Vanuit internationaal perspectief gezien is de wetgeving bijzonder summier te noemen. O.m. omdat zij naar de oude, opgeheven faillissementswetgeving verwijst, is zij ook verouderd. Het is daarom wenselijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek een meer uitvoerige regeling op te nemen, die rekening houdt met wetgeving van andere landen, met de geldende internationale verdragen en het de CMI-Richtsnoeren over de beperkingsprocedure uit 2008. Inhoudelijk dienen in het Belgisch Scheepvaartwetboek o.m. nieuwe regelingen te worden opgenomen betreffende:

- het invoeren van de aansprakelijkheidsbeperking als verweer;
- de tegen de fondsvorming aan te wenden rechtsmiddelen;
- de tussenkomst van de vereffenaar, met uitsluiting van een rechter-commissaris;
- de gevolgen van de fondsvorming, van de laattijdige aangifte van schuldvorderingen en van rechterlijke uitspraken ten gronde;
- de ontbinding en sluiting van het fonds;
- de rechterlijke bevoegdheid.

M.b.t. de meeste andere aspecten is er geen aanleiding tot betekenisvolle veranderingen. In die mate kunnen de vigerende rechtspraak en rechtsleer ook onder het Belgisch Scheepvaartwetboek hun gelding behouden.

## B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

### B.1. ZEESCHEPEN

#### B.1.1. ALGEMENE BEPALINGEN

##### B.1.1.1. ARTIKEL 4.29. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

###### A) WETTEKST

4.500.

### *Afdeling 2 – Algemene beperking*

#### **Onderafdeling A – Zeeschepen**

##### **§ I. Algemene bepalingen**

#### *Artikel 4.29. Begripsomschrijvingen*

§ 1. In deze Onderafdeling wordt verstaan onder:

1° “LLMC-Verdrag”: het Verdrag van Londen van 19 november 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 2 mei 1996 tot wijziging van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen en door de latere wijzigingen van deze akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;

2° “scheepseigenaar”: de eigenaar, de bevrachter en de beheerder van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd;

3° “zeeschip” en “schip”: de zeeschepen bedoeld in het LLMC-Verdrag alsmede alle zeeschepen bedoeld in artikel 3.1, 8°, met uitsluiting van de binnenschepen bedoeld in artikel 4.60, § 1, 3°;

4° “berger”: iedere persoon die diensten verricht rechtstreeks verband houdende met bergingswerkzaamheden, welke mede werkzaamheden omvatten bedoeld in artikel 4.34, § 1, 4°, 5° en 6°;

5° “tonnage”: hetzij de bruto-tonnage van het schip berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting, vervat in Bijlage I bij het Internationaal Verdrag van Londen van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen, hetzij, ingeval voornoemd Verdrag niet op het schip van toepassing is, de bruto-tonnage welke blijkt uit een nationale meetbrief;

6° “vorderingen wegens dood of letsel van passagiers van een schip”: alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of voor rekening van een aan boord van dat schip vervoerde persoon:

a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers; of

b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten;

7° “rekeneenheid”: het bijzonder trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

**§ 2. In deze Onderafdeling omvat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar mede aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het zeeschip zelf ingestelde rechtsvordering.**

B) TOELICHTING

**4.501.** De in § 1 voorgestelde begripsbepalingen zijn gedeeltelijk overgenomen uit artikel 1 van het LLMC-Verdrag. Ook zij moeten verdragsautonoom worden uitgelegd.

**4.502.** I.v.m. § 1, 1° dient eraan herinnerd dat het LLMC-Verdrag en het wijzigend LLMC-Protocol van 1996 t.a.v. België samen als één geheel moeten worden beschouwd en worden geïnterpreteerd (art. 9.1 LLMC-Protocol 1996). De hier voorgestelde omschrijving heeft uiteraard niet tot doel verandering te brengen in de specifieke wijzigingsprocedures die in LLMC 1996 zijn vervat (zie inz. art. 8 van het LLMC-Protocol 1996).

**4.503.** De Nederlandse versie van artikel § 1, 2° is afgestemd op de authentieke Nederlandse versie van de corresponderende bepaling van het CLNI-Verdrag (art. 1.2, a)) en sluit aan bij de huidige Nederlandse vertaling van de authentieke, in artikel 1.2 van het LLMC-Verdrag vervatte verdragstekst. De term “beheerder” is equivalent van de internationaal gangbare term “manager”<sup>1010</sup>. De Engelse term “operator” zou ook kunnen vertaald zijn als “exploitant”, maar het CLNI-Verdrag hanteert nu eenmaal een meer omslachtige Nederlandse omschrijving, en de Franse versie heeft het dan weer over de “armateur-gérant”. Hoe dan ook dienen de termen verdragsautonoom te worden uitgelegd.

**4.504.** De formulering in § 1, 3° beoogt vooreerst te verzekeren dat het regime van het LLMC-Verdrag toepassing vindt op alle zeeschepen die in dat Verdrag bedoeld zijn. Hoewel het LLMC-Verdrag het zeeschip niet definieert, moet dat begrip verdragsautonoom worden uitgelegd<sup>1011</sup>.

Ten tweede wordt beoogd het LLMC-regime aanvullend toepassing te doen vinden op alle andere tuigen die als zeeschip zijn te beschouwen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Daaronder kunnen ook luchtkussenvaartuigen en drijvende platforms vallen, waarvoor het LLMC-Verdrag uit zichzelf niet geldt (art. 15.5)<sup>1012</sup>.

Een binnenschip in de zin van het CLNI-Verdrag valt sowieso onder dat laatste Verdrag, en niet onder het LLMC-Verdrag.

**4.505.** Onder § 1, 4° is de voorkeur gegeven aan de Nederlandse term “berger” i.p.v. het thans gebruikte “hulpverlener”. Dit ligt in lijn met een algemene terminologische optie i.v.m. de materie van de berging, die elders wordt toegelicht<sup>1013</sup>. De alternatieve term “redder” werd reeds eerder – terecht – verworpen door de Raad van State<sup>1014</sup>.

**4.506.** De definitie in § 1, 5° berust op artikel 6.5 van het LLMC-Verdrag. Zij is nader uitgewerkt om rekening te houden met schepen waarop het Scheepsmetingverdrag 1969 niet van toepassing is (inz. schepen met een lengte van minder dan 24 m).

---

<sup>1010</sup> Omtrent een en ander, zie *supra*, nrs. 4.20 en 4.38.

<sup>1011</sup> Zie *supra*, nr. 4.346.

<sup>1012</sup> Zie *supra*, nr. 4.350.

<sup>1013</sup> Zie Blauwboek 8.

<sup>1014</sup> Zie *supra*, nr. 4.347.

**4.507.** De definitie onder § 1, 6° berust op artikel 7.2 van het LLMC-Verdrag. Hoewel deze definitie luidens de verdragstekst alleen geldt voor de toepassing van artikel 7 van het LLMC-Verdrag, is het wetgevingstechnisch verkieslijk om ze in het hier voorgestelde artikel thuis te brengen.

De hier voorgestelde Nederlandse vertaling is beter afgestemd op de authentieke verdragsteksten (inz. “voor rekening van” i.p.v. “namens” in het licht van “on behalf of” en “pour le compte de”; hier wordt de Nederlandse versie van het corresponderende artikel 7.2 van het CLNI-Verdrag niet gevolgd).

**4.508.** De definitie onder § 1, 7° berust op artikel 8.1, eerste zin van het LLMC-Verdrag.

**4.509.** De voorgestelde § 2 berust op artikel 1.5 van het LLMC-Verdrag.

#### B.1.1.2. ARTIKEL 4.30. UITLEGGING

##### A) WETTEKST

**4.510.**

#### ***Artikel 4.30. Uitlegging***

**Deze Onderafdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met het LLMC-Verdrag.**

##### B) TOELICHTING

**4.511.** In overeenstemming met een algemene in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek genomen optie wordt bepaald dat de hier voorgestelde wetsbepalingen verdragsconform moeten worden uitgelegd. De voorgestelde bepaling attendeert meteen op de verdragsrechtelijke herkomst van een groot aantal bepalingen van de betrokken Onderafdeling.

#### B.1.1.3. ARTIKEL 4.31. INTERNATIONALE TOEPASSING

##### A) WETTEKST

**4.512.**

#### ***Artikel 4.31. Internationale toepassing***

**§ 1. Deze Onderafdeling is van toepassing, wanneer een persoon, bedoeld in artikel 4.32, voor een Belgische rechtbank zijn aansprakelijkheid tracht te beperken of tracht te bewerkstelligen dat een schip of andere eigendommen worden vrijgegeven, dan wel dat een in België gestelde zekerheid wordt opgeheven.**

**§ 2. Vragen van procesrecht betreffende de toepassing van artikel 4.42 worden beheerst door de Belgische wet.**

**§ 3. Onverminderd de bepalingen van deze Onderafdeling worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een in België gevormd beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels beheerst door de Belgische wet.**

B) TOELICHTING

**4.513.** De voorgestelde § 1 berust op artikel 15.1 van het LLMC-Verdrag.

**4.514.** De voorgestelde § 2 berust op artikel 10.3 van het LLMC-Verdrag.

**4.515.** De voorgestelde § 3 berust op artikel 14 van het LLMC-Verdrag.

**4.516.** Nadere nationale IPR-verwijzingsregels dienen niet te worden opgenomen. Eventueel kan worden teruggvallen op de Rome I-Verordening en de Rome II-Verordening<sup>1015</sup>.

B.1.2. HET RECHT OP BEPERKING

B.1.2.1. ARTIKEL 4.32. TOT AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING GERECHTIGDE PERSONEN

A) WETTEKST

**4.517.**

**§ II. Het recht op beperking**

***Artikel 4.32. Tot aansprakelijkheidsbeperking gerechtigde personen***

**§ 1.** Scheepseigenaars en bergers kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 4.34 genoemde vorderingen overeenkomstig deze Onderafdeling.

**§ 2.** Indien een van de vorderingen genoemd in artikel 4.34 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of berger aansprakelijk is, is deze persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in deze Onderafdeling.

**§ 3.** Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig de regels van deze Onderafdeling beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.

B) TOELICHTING

**4.518.** De voorgestelde bepalingen berusten op artikel 1.1, 1.4 en 1.6 van het LLMC-Verdrag. Andermaal werd de Nederlandse vertaling licht gereviseerd.

---

<sup>1015</sup> Zie *supra*, nr. 4.398.

B.1.2.2. ARTIKEL 4.33. ERKENNING VAN AANSPRAKELIJKHEID

A) WETTEKST

4.519.

*Artikel 4.33. Erkenning van aansprakelijkheid*

Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

B) TOELICHTING

4.520. De voorgestelde bepaling is de overname van artikel 1.7 van het LLMC-Verdrag.

B.1.2.3. ARTIKEL 4.34. VORDERINGEN VATBAAR VOOR BEPERKING

A) WETTEKST

4.521.

*Artikel 4.34. Vorderingen vatbaar voor beperking*

§ 1. Behoudens de artikelen 4.35 en 4.36 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid:

1° vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, dokken en waterwegen en hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van het schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie daarvan of met bergingswerkzaamheden, alsmede alle andere daaruit voortvloeiende schade;

2° vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer over zee van lading, passagiers of hun bagage;

3° vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere rechten dan die uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met bergingswerkzaamheden;

[4° vorderingen met betrekking tot het volbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;]

[5° vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip;]

6° vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig deze Onderafdeling kan beperken, alsmede andere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.

§ 2. De in § 1 genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in § 1, [4°, 5° en 6°] zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.

B) TOELICHTING

**4.522.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 2 van het LLMC-Verdrag.

De vorderingen genoemd in artikel 2.1, (d) en (e) zijn hier voorlopig vermeld tussen vierkante haakjes. Bij de toetreding tot het LLMC-Verdrag had België deze vorderingen overeenkomstig artikel 18.1, a) van dat verdrag van beperking uitgesloten. Thans geldt het volgende Belgische voorbehoud:

*Overeenkomstig artikel 18, paragraaf 1, (a) van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, zoals gewijzigd door het Protocol van 1996, behoudt het Koninkrijk België zich het recht voor de toepassing van de leden (d) en (e) van paragraaf 1 van van het Verdrag van 1976, zoals gewijzigd door het Protocol van 1996, uit te sluiten.*

Bij de voorbereiding van het publiekrechtelijke Boek van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zullen rond een en ander nadere voorstellen worden geformuleerd<sup>1016</sup>.

B.1.2.4. ARTIKEL 4.35. VORDERINGEN UITGEZONDERD VAN BEPERKING

A) WETTEKST

**4.523.**

***Artikel 4.35. Vorderingen uitgezonderd van beperking***

**Deze Onderafdeling is niet van toepassing op:**

**1° vorderingen uit hoofde van berging, met inbegrip van, indien van toepassing, vorderingen voor een speciale vergoeding krachtens artikel 14 van het Internationaal Verdrag van Londen van 28 april 1989 inzake berging, zoals gewijzigd, of wegens bijdrage in averij-grosse;**

**2° vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie waarop het Internationaal Verdrag van Brussel van 29 november 1969 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie of van enige desbetreffende wijziging of Protocol, welke van kracht is, niet daadwerkelijk van toepassing is;**

**3° vorderingen onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;**

**4° vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip ter zake van kernschade;**

**5° vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of berger, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de bergingswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechtverkrijgenden of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of berger volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst tussen de scheepseigenaar of de berger en de ondergeschikten van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 4.38.**

---

<sup>1016</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.7.



B) TOELICHTING

**4.524.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 3 van het LLMC-Verdrag, zoals gewijzigd. Ook hier werd de Nederlandse vertaling enigszins opgeschoond.

De verwijzing onder het 1° naar artikel 14 van het Bergingsverdrag 1989 moet worden geacht mede te verwijzen naar het corresponderende artikel 8.28 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

Een analoge uitlegging dringt zich op m.b.t. het 2°. In dit verband is ervoor geopteerd de verdragstekst te verruimen zodat lacunes tussen het LLMC-Verdrag en het CLC-Verdrag worden gedicht<sup>1017</sup>.

B.1.2.5. ARTIKEL 4.36. GEDRAGINGEN DIE DE BEPERKING OPHEFFEN

A) WETTEKST

**4.525.**

***Artikel 4.36. Gedragingen die de beperking opheffen***

**Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, geschied hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.**

B) TOELICHTING

**4.526.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 4 van het LLMC-Verdrag.

B.1.2.6. ARTIKEL 4.37. VERREKENING VAN VORDERINGEN

A) WETTEKST

**4.527.**

***Artikel 4.37. Verrekening van vorderingen***

**Wanneer een persoon, die overeenkomstig deze Onderafdeling gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, worden de respectieve vorderingen met elkaar verrekend en de bepalingen van deze Onderafdeling zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.**

---

<sup>1017</sup> Zie *supra*, nr. 4.354.

B) TOELICHTING

**4.528.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 5 van het LLMC-Verdrag, met een lichte herformulering geïnspireerd door de corresponderende Nederlandse bepaling van het CLNI-Verdrag.

B.1.3. AANSPRAKELIJKHEIDSGRENZEN

B.1.3.1. ARTIKEL 4.38. ALGEMENE GRENZEN

A) WETTEKST

**4.529.**

**§ III. Aansprakelijkheidsgrenzen**

***Artikel 4.38. Algemene grenzen***

**§ 1.** De aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen andere dan deze vermeld in artikel 4.39, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend:

**1°** met betrekking tot vorderingen wegens dood of persoonlijk letsel,

**a)** 2 miljoen rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton;  
**b)** voor een schip met een grotere tonnage, het volgend bedrag opgeteld bij het bedrag genoemd onder a):

- per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 800 rekeneenheden;
- per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 600 rekeneenheden; en
- per ton boven 70.000 ton, 400 rekeneenheden;

**2°** met betrekking tot alle andere vorderingen,

**a)** 1 miljoen rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton,  
**b)** voor een schip met een grotere tonnage, het volgend bedrag opgeteld bij het bedrag genoemd onder a):

- per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 400 rekeneenheden;
- per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 300 rekeneenheden; en
- per ton boven 70.000 ton, 200 rekeneenheden.

**§ 2.** Voor de zeeschepen met een tonnage van minder dan 300 ton bedraagt de aansprakelijkheidsgrens de helft van die voor een schip van 2.000 ton.

**§ 3.** Voor zeeschepen die niet zijn onderworpen aan het Internationaal Verdrag van Londen van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen en waarvoor geen nationale meetbrief is afgegeven, kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid beperken tot de waarde van het schip op het ogenblik van de schadeverwekkende gebeurtenis, met een minimum van 1 miljoen rekeneenheden.

**§ 4.** Wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig § 1, 1°, onvoldoende is voor de volledige betaling der daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig § 1, 2° beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de in § 1, 1° genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in § 1, 2° genoemde vorderingen.

**§ 5. De aansprakelijkheidsgrenzen voor een berger die geen werkzaamheden verricht vanaf een schip of voor een berger die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het schip waaraan of met betrekking waartoe hij bergingsdiensten verstrekt, worden berekend op grond van een tonnage van 1.500 ton.**

B) TOELICHTING

**4.530.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 6 LLMC, zoals gewijzigd door het LLMC-Protocol 1996.

De in § 2 opgenomen regeling brengt het Belgische recht – thans neergelegd in artikel 4, § 1 van het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit – in lijn met dat van de buurlanden<sup>1018</sup>.

Ook de in § 3 opgenomen regeling is een toevoeging aan het regime van het LLMC-Verdrag.

Wat betreft de nationale voorrangsregeling m.b.t. vorderingen wegens beschadiging van waterweg- en haveninfrastructuur die mogelijk wordt gemaakt door artikel 6.3 van het LLMC-Verdrag, is hier geen bepaling opgenomen, omdat deze kwestie wordt overgelaten aan de gewestelijke regelgevers.

Wat betreft de berekening t.a.v. sleep- en duwvaart wordt geen wijziging van het vigerende recht beoogd<sup>1019</sup>.

B.1.3.2. ARTIKEL 4.39. GRENS VOOR VORDERINGEN VAN PASSAGIERS

A) WETTEKST

**4.531.**

***Artikel 4.39. Grens voor vorderingen van passagiers***

**Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, beloopt de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar 175.000 rekeneenheden vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren overeenkomstig zijn veiligheidscertificaat.**

B) TOELICHTING

**4.532.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 7.1 van het LLMC-Verdrag, zoals gewijzigd. De begripsomschrijving vervat in artikel 7.2 van het LLMC-Verdrag is geïntegreerd in het hierboven reeds toegelichte artikel 4.29, § 1, 6°.

---

<sup>1018</sup> Zie *supra*, nr. 4.490.

<sup>1019</sup> Zie meer bepaald Stevens Bva, 120-121, nrs. 239-240.

#### B.1.3.3. ARTIKEL 4.40. OMREKENING IN DE NATIONALE MUNT

##### A) WETTEKST

4.533.

##### *Artikel 4.40. Omrekening in de nationale munt*

De in de artikelen 4.38 en 4.39 genoemde bedragen worden omgerekend in de in België wettelijk gangbare munt volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht of de in artikel 4.45 bedoelde zekerheid is verstrekt.

De waarde van de gangbare munt, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

##### B) TOELICHTING

**4.534.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 8.1 LLMC. De eerste zin van deze laatste bepaling is ingewerkt in het hierboven reeds toegelichte artikel 4.29, § 1, 7°.

#### B.1.3.4. ARTIKEL 4.41. SAMENLOOP VAN VORDERINGEN

##### A) WETTEKST

4.535.

##### *Artikel 4.41. Samenloop van vorderingen*

§ 1. De overeenkomstig artikel 4.38 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis: 1° tegen de persoon of personen, genoemd in artikel 4.29, § 1, 2° en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of 2° tegen de eigenaar van een schip die bergingsdiensten verstrekt vanaf dat schip en de berger of bergers die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of 3° tegen de berger of bergers die niet vanaf een schip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten aan boord van het schip waaraan of met betrekking waartoe bergingsdiensten worden verstrekt en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

§ 2. De volgens artikel 4.39 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval en ingesteld worden tegen de persoon of personen genoemd in artikel 4.29, § 1, 2° met betrekking tot het in artikel 4.39 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

B) TOELICHTING

**4.536.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 9 van het LLMC-Verdrag.

B.1.4. BEPERKINGSPROCEDURE ZONDER FONDSVORMING

B.1.4.1. ARTIKEL 4.42. BEGINSELEN

A) WETTEKST

**4.537.**

**§ IV. Beperkingsprocedure zonder fondsvorming**

***Artikel 4.42. Beginselen***

**De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds, zoals bedoeld in artikel 4.45, is gevormd.**

**Zulks kan gebeuren in elke procedure, met inbegrip van een beslagprocedure, en tot aan de sluiting van de debatten.**

B) TOELICHTING

**4.538.** Het eerste lid van de voorgestelde bepaling neemt artikel 10.1, eerste zin van het LLMC-Verdrag over. Een gelijkaardige wettelijke explicitering van het recht om de aansprakelijkheidsbeperking louter bij wijze van verweer in te roepen komen o.m. voor in Duitsland<sup>1020</sup> en in Noorwegen<sup>1021</sup>.

Er is niet geopteerd voor de invoering van een recht voor de schuldeisers om fondsvorming te eisen. Van dergelijke regeling werd in het buitenland vooralsnog geen voorbeeld aangetroffen.

Het tweede lid bevestigt duidelijkheidshalve een regel die reeds in de Belgische rechtspraak en rechtsleer wordt aanvaard en is mede geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 5(b). Deze wetgevende explicitering bevordert eveneens de duidelijkheid en de rechtszekerheid.

B.1.4.2. ARTIKEL 4.43. RECHTSGEVOLGEN

A) WETTEKST

**4.539.**

***Artikel 4.43. Rechtsgevolgen***

**Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds:**

**1° worden in beslag genomen goederen of andere verstrekte garanties niet vrijgegeven, maar kunnen deze laatste tot het toepasselijke beperkingsbedrag worden teruggebracht;**

**2° zijn de bepalingen van artikel 4.56, § 1, 5, 6 en 7 van overeenkomstige toepassing.**

<sup>1020</sup> Zie *supra*, nr. 4.429.

<sup>1021</sup> Zie *supra*, nr. 4.481.

B) TOELICHTING

**4.540.** De voorgestelde § 2, 1° is gebaseerd op CMI-Richtsnoer 4(b).

**4.541.** De voorgestelde § 2, 2° vormt de overname in de interne wetgeving van artikel 10.2 van het LLMC-Verdrag, luidens welke de bepalingen van artikel 12 van de respectieve Verdragen, o.m. omtrent de evenredige verdeling van het fonds onder de schuldeisers en de subrogatie van de schuldenaar in de rechten van de reeds betaalde schuldeisers, van overeenkomstige toepassing zijn op het geval waarin de aansprakelijkheidsbeperking wordt ingeroepen zonder fondsvorming.

B.1.4.3. ARTIKEL 4.44. VEROORDELING EN INTEREST

A) WETTEKST

**4.542.**

***Artikel 4.44. Veroordeling en interest***

**Ingeval de verweerder de beperking van aansprakelijkheid zonder fondsvorming inroept in een procedure ten gronde, doet de rechter achtereenvolgens uitspraak over de gegrondheid van de vordering, en, in voorkomend geval, over het recht om de aansprakelijkheid te beperken en over het toepasselijke beperkingsbedrag.**

**Het bedrag tot betaling waarvan de verweerder desgevallend wordt veroordeeld, wordt verhoogd met de wettelijke interesten van de dag van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid tot de dag van de betaling.**

B) TOELICHTING

**4.543.** De voorgestelde bepaling betreft de vraag welke veroordeling een schuldeiser kan bekomen in een procedure ten gronde waarin de aansprakelijkheidsbeperking als verweer wordt ingeroepen.

Wanneer de verweerder geen beperkingsfonds heeft gevormd, maar de beperking louter bij wijze van verweer inroept, zal de rechter vooreerst de gegrondheid van de vordering onderzoeken en desgevallend vaststellen. Voor zover het beroep op de beperking gegrond wordt verklaard, kan de rechter evenwel enkel een veroordeling uitspreken voor het gelimiteerde bedrag. De rechterlijke uitspraak omtrent de omvang en de gegrondheid van zijn vordering kan de schuldeiser van nut zijn indien vervolgens alsnog een beperkingsfonds zou worden gevormd.

Bij de formulering is rekening gehouden met CMI-Richtsnoer 4(a).

De regel m.b.t. de interesten opgenomen in het tweede lid bevestigt een vigerende zienswijze<sup>1022</sup>. Het eerder omslachtig uitgedrukte begrip "de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid" werd verkozen om aan te sluiten bij formuleringen in het LLMC-Verdrag (zie inz. art. 11.1).

---

<sup>1022</sup> Zie *supra*, nr. 4.371.

4.544.

§ V. Beperkingsprocedure met fondsvorming

*Artikel 4.45. Beginselen*

§ 1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een beperkingsfonds vormen.

§ 2. Het beperkingsfonds kan slechts worden gevormd zodra de voorzitter van de rechtbank van koophandel een beperkingsprocedure heeft geopend.

§ 3. Het beperkingsfonds wordt gevormd ten belope van de in de artikelen 4.38 en 4.39 vermelde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen waarvoor die persoon aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de interesten te rekenen vanaf de dag van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd.

§ 4. Een beperkingsfonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het verstrekken van een garantie die aanvaardbaar is en door de rechter voldoende wordt geacht.

De garantie is aanvaardbaar indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar zal zijn zodra de garantie verstrekt is.

De garantie is voldoende indien haar bedrag overeenstemt met het bedrag waartoe de aansprakelijkheid kan worden beperkt, vermeerderd met de wettelijke interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur.

De derde die zich borg stelt of een andere garantie verschaft, kan niet de uitwinning van de hoofdschuldenaar vorderen.

Op advies van de Commissie Maritiem Recht kan de Koning betreffende de in de vorige leden bedoelde garanties nadere regels vaststellen. In het bijzonder kan Hij regels vaststellen betreffende de zetel of de vestigingsplaats van de banken die een garantie kunnen verschaffen, en bepalen welke andere garanties dan bankgaranties kunnen worden verstrekt en aan welke voorwaarden deze moeten voldoen.

§ 5. Elk overeenkomstig deze Onderafdeling gevormd beperkingsfonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.

§ 6. Een fonds dat is gevormd door een van de personen genoemd in artikel 4.41, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 4.41, § 2, dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle respectievelijk in artikel 4.41, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 4.41, § 2 genoemde personen.

§ 7. Schuldeisers die vorderingen hebben tegen personen die aansprakelijk zijn met betrekking tot meer dan één schip kunnen deze in elke beperkingsprocedure aangeven voor het volledige bedrag.

**§ 8. Vorderingen die niet vatbaar zijn voor beperking worden vervolgd onafhankelijk van de beperkingsprocedure.**

B) TOELICHTING

**4.545.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 11 van het LLMC-Verdrag, waarin de basisprincipes rond de fondsvorming beschreven zijn. De indeling van de bepalingen is enigszins aangepast om een meer overzichtelijk geheel en inz. een logische samenhang met de nationale proceduren te bekomen.

**4.546.** Uit de algemene formulering van § 1 – welke is gebaseerd op artikel 11.1 van het LLMC-Verdrag – mag uiteraard niet worden afgeleid dat ook voor buiten het LLMC-Verdrag liggende gevallen toch de vorming van een beperkingsfonds mogelijk wordt gemaakt.

**4.547.** Inz. wordt in § 2 verduidelijkt dat een rechterlijke tussenkomst vereist is om de fondsvormingsprocedure te openen. Deze procedure wordt nader geregeld in de hieronder volgende artikelen.

**4.548.** Een beperkingsfonds kan niet enkel worden gevormd door een storting in speciën, maar tevens door middel van een zekerheid of garantie. De desbetreffende § 4 berust in wezen op corresponderende bepaling in het LLMC-Verdrag (art. 11.2). In de voorgestelde bepaling wordt de term “garantie” gebruikt, omdat hij ook voorkomt in de authentieke Nederlandse versie van het CLNI-Verdrag en er wordt gestreefd naar een stroomlijning van de teksten.

Zowel bankgaranties als andere vormen van financiële zekerheid, zoals bijvoorbeeld een verzekeraarsgarantie, komen in aanmerking. Daarbij is uiteraard wel van belang dat, wanneer de garantie wordt aangesproken, de fondsen effectief beschikbaar zijn, zonder dat de schuldeisers gedwongen zijn om tegen de steller van de garantie langdurige en dure processen te voeren. Daarom dient de voorzitter, aan de hand van de in § 4, eerste tot derde lid, in essentie reeds in het LLMC-Verdrag (art. 11.2) neergelegde criteria te beoordelen of de door de fondssteller aangeboden zekerheid aanvaardbaar is, wat in hoofdzaak neerkomt op een inschatting of de schuldeisers zonder onredelijke moeite de gegarandeerde fondsen zullen kunnen bekomen.

Wanneer het beperkingsfonds gevormd wordt door middel van een zekerheid, wordt er slechts betaald op het ogenblik dat de zekerheid wordt aangesproken. De fondssteller dient derhalve interesten te betalen vanaf de datum van het schadegeval tot aan de datum waarop de garantie zal worden aangesproken. Daarom dient de garantie niet enkel het beperkingsbedrag te dekken, maar ook, op grond van het voorgestelde derde lid, een provisie voor de interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur. Blijkt deze provisie in de loop van de procedure ontoereikend te zijn, dan voorziet het hieronder toegelichte artikel 4.58 in de mogelijkheid om een bijkomende garantie te bekomen.

In het vierde lid is de thans reeds toepasselijke regel van artikel 2042 B.W. hernomen<sup>1023</sup>.

Het vijfde en laatste lid is geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 11(c) en (d).

---

<sup>1023</sup> Zie daarover *supra*, nr. 4.376.



Wat de Commissie Maritiem Recht betreft, weze eraan herinnerd dat omtrent de structuur en de werking ervan nadere wetgevingsvoorstellen zullen worden geformuleerd in het raam van de herziening van het publiekrechtelijk scheepvaartrecht<sup>1024</sup>.

Vooralsnog is niet geopteerd voor de invoering van een regeling m.b.t. de erkenning van banken.

**4.549.** De voorgestelde § 7 is geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 18(b).

**4.550.** De in § 8 opgenomen, vrij evidente regel berust op CMI-Richtsnoer 9(c).

#### B.5.2. ARTIKEL 4.46. VERZOEKSCHRIFT TOT OPENING VAN EEN BEPERKINGSPROCEDURE

##### A) WETTEKST

**4.551.**

#### *Artikel 4.46. Verzoekschrift tot opening van een beperkingsprocedure*

**§ 1.** De vordering tot opening van een beperkingsprocedure met fondsvorming wordt ingesteld door de neerlegging van een verzoekschrift gericht aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel.

**§ 2.** De territoriale bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank van koophandel wordt bepaald door artikel 627, 10° van het Gerechtelijk Wetboek.

**§ 3.** Op het in § 1 bedoelde verzoekschrift is artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

Bovendien vermeldt het verzoekschrift:

1° de nationaliteit en de naam van het schip;

2° het schadeverwekkend voorval, met vermelding van datum en plaats;

3° het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals de verzoeker het heeft geraamd; en

4° de wijze waarop de verzoeker voornemens is het beperkingsfonds te vormen, met name in speciën of door het verstrekken van een garantie.

**§ 4.** Bij het verzoekschrift worden gevoegd:

1° de door de verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij de beperking van zijn aansprakelijkheid wenst in te roepen, met vermelding, zo mogelijk, van eenieders woonplaats, alsook van het definitief of voorlopig bedrag en van de aard van elke schuldvordering;

2° alle stukken tot staving van de berekening van het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.

**§ 5.** In één verzoekschrift kan de opening van een beperkingsprocedure voor meer dan één fonds worden gevorderd.

De opening van door verschillende Onderafdelingen geregelde beperkingsfondsen kan echter niet in hetzelfde verzoekschrift worden gevorderd.

<sup>1024</sup> Zie daarover Blauwboek 1, 176-178, nr. 1.210.

## B) TOELICHTING

**4.552.** Luidens de voorgestelde § 1 biedt hij die een beperkingsfonds wenst te vormen daartoe een verzoekschrift aan de voorzitter van de bevoegde rechtbank van koophandel aan.

Hoewel men in principe zou kunnen toelaten dat de beperkingsgerechtigde persoon zelf een fonds vormt, zonder rechterlijke controle, wordt in deze eerste fase van de beperkingsprocedure – en in lijn met de regeling in de Zeewet – toch geopteerd voor een minimale rechterlijke begeleiding en controle. De controle van het fondsbedrag strekt ertoe te vermijden dat de fondssteller een te laag bedrag ter beschikking zou stellen, en dient aldus ter bescherming van de schuldeisers, terwijl het vastleggen van de fondsvorming in een rechterlijke beschikking de erkenning van de fondsvorming bevordert. De fondssteller zal immers tegenover schuldeisers en andere belanghebbenden moeten kunnen bewijzen dat hij daadwerkelijk een beperkingsfonds heeft gevormd. Dit is eenvoudiger wanneer hij van bij de aanvang over een rechterlijke beslissing beschikt.

**4.553.** Er wordt geopteerd voor een zo algemeen mogelijke procedure, die, behoudens uitdrukkelijke uitzonderingen, op dezelfde wijze toepasbaar is in alle gevallen waarin een persoon een beperkingsfonds mag of moet vormen (LLMC-Verdrag, CLNI-Verdrag, CLC-Verdrag (zie art. 4.98, § 11) of HNS-Verdrag (zie art. 4.126, § 11)).

**4.554.** Omwille van de transparantie wordt in de voorgestelde § 2, zoals in artikel 48, § 1, eerste lid van de Zeewet, geattendeerd op de bijzondere regelingen m.b.t. de territoriale bevoegdheid vervat in artikel 627, 10° Ger.W.

**4.555.** De regeling van de inhoud en de bijlagen bij het verzoekschrift, voorgeschreven door de voorgestelde §§ 3 en 4, is, met kleine taalkundige wijzigingen, overgenomen uit de bestaande procedureregeling (art. 48, § 1, tweede en derde Zeewet). Hierbij weze bevestigd dat alleen de door artikel 1026 Ger.W. vereiste vermeldingen op straffe van nietigheid zijn voorgeschreven<sup>1025</sup>.

**4.556.** Wanneer een persoon meer dan één fonds kan vormen, bijvoorbeeld een personenfonds en een zakenfonds onder het LLMC-Verdrag, mag hij dit doen door middel van één enkel verzoekschrift. Dit wordt verduidelijkt in de voorgestelde § 5<sup>1026</sup>. Indien hij dit verkiest mag hij uiteraard ook afzonderlijke verzoekschriften aanbieden.

**4.557.** Er wordt overigens geen termijn bepaald waarbinnen het verzoekschrift tot fondsvorming moet worden aangeboden. Het tijdstip van fondsvorming wordt overgelaten aan de appreciatie van de beperkingsgerechtigde persoon, die hiertoe zelfs kan overgaan zolang een tegen hem uitgesproken veroordeling niet uitgevoerd is<sup>1027</sup>.

---

<sup>1025</sup> In die zin omtrent het huidige recht Stevens Bva, 138-139, nr. 276.

<sup>1026</sup> Zie daarover reeds *supra*, nr. 4.374.

<sup>1027</sup> Vgl. Bonassies-Scapel, 310, nr. 444.

### B.5.3. ARTIKEL 4.47. DOSSIER TER GRIFFIE

#### A) WETTEKST

4.558.

#### *Artikel 4.47. Dossier ter griffie*

Voor elk beperkingsfonds wordt ter griffie een dossier gehouden waarin minstens worden opgenomen:

1° een voor eensluidend verklaard afschrift van de beschikkingen van de voorzitter en van de vonnissen gewezen op bezwaar;

2° een voor eensluidend verklaard afschrift van de bekendmakingen bedoeld in artikel 4.51, § 3 en van de brieven bedoeld in artikel 4.51, § 4;

3° een overzichtstabel van de ingediende schuldvorderingen, die wordt opgemaakt onder de verantwoordelijkheid van de griffier; en

4° de adviezen van de vereffenaar.

Elke belanghebbende kan kosteloos inzage nemen van het dossier en er, mits hij de griffierechten betaalt, een afschrift van ontvangen.

#### B) TOELICHTING

**4.559.** Deze bepaling, die enigszins is geïnspireerd door artikel 39 van de Faillissementswet, bepaalt dat voor elk beperkingsfonds een dossier van de rechtspleging wordt aangelegd. Op die wijze kunnen de schuldeisers en belanghebbende derden op eenvoudige wijze kennis krijgen van de relevante informatie betreffende het fonds.

### B.5.4. ARTIKEL 4.48. OPENINGSBESCHIKKING

#### A) WETTEKST

4.560.

#### *Artikel 4.48. Openingsbeschikking*

§ 1. Op voorwaarde dat het aangeboden beperkingsfonds en de wijze waarop het wordt gesteld in overeenstemming zijn met de wet en in het bijzonder met artikel 4.45, § 3 en 4, verleent de voorzitter van de rechtbank van koophandel een beschikking waarbij de beperkingsprocedure met fondsvorming wordt geopend.

Wanneer niet aan de in het vorige lid bepaalde voorwaarden is voldaan, kan de voorzitter de verzoeker machtigen om het fonds te vormen voor een ander bedrag of op een andere wijze.

§ 2. De openingsbeschikking bepaalt op welke wijze het beperkingsfonds kan worden gevormd en vermeldt de termijn waarbinnen de storting moet worden gedaan respectievelijk de garantie moet worden verstrekt.

De in het eerste lid bedoelde termijn bedraagt ten hoogste één maand:

1° vanaf de mededeling door de vereffenaar van de rekening waarop moet worden gestort; hetzij

2° vanaf de datum van de beschikking, ingeval een garantie moet worden verstrekt. Wanneer de storting niet tijdig gedaan is of de garantie niet tijdig is verstrekt, vervalt de

**openingsbeschikking.**

**§ 3. In de openingsbeschikking wordt een vereffenaar van het fonds aangesteld.**

**§ 4. De openingsbeschikking bepaalt de door de verzoeker aan de vereffenaar te betalen provisie voor de kosten van de beperkingsprocedure. De betaling moet gebeuren binnen de termijn bedoeld in § 2.**

#### B) TOELICHTING

**4.561.** De voorzitter, tot wie een verzoekschrift tot vorming van een beperkingsfonds wordt gericht, heeft op basis van de voorgestelde § 1 slechts een beperkte controle uit te oefenen: hij gaat in wezen enkel na of de door de verzoeker aangeboden wijze van fondsvorming en het door hem berekende beperkingsbedrag (inclusief interesten) *prima facie* correct zijn (zie overigens CMI-Richtsnoer 11(e)). De voorzitter beoordeelt geen andere rechtsvragen, zoals bijv. de vraag of de verzoeker wel behoort tot een categorie van personen die de aansprakelijkheidsbeperking kan invoeren, of hij een fonds mag vormen in de Staat waar hij het verzoekschrift aanbiedt, of hij handelingen heeft gesteld die de beperking kunnen doorbreken, enz.

**4.562.** De voorgestelde § 2 bepaalt dat de beschikking de termijn vermeldt waarbinnen de storting moet worden verricht of de zekerheid moet worden verstrekt. In de praktijk rijst hieromtrent doorgaans geen probleem, omdat de verzoeker er zelf belang bij heeft dat het fonds zo snel mogelijk wordt gevormd. De verzoeker zou er echter alsnog voor kunnen opteren om het fonds niet te vormen.

De beschikking van de voorzitter is enkel een formele stap die de mogelijkheid opent om een fonds te vormen, geen verplichting of, zoals de Zeewet het omschrijft, een “bevel”<sup>1028</sup>. De voorgestelde term “openingsbeschikking” geeft dus aan dat de beschikking de beperkingsfondsprocedure opent. De alternatieve term “machtigingsbeschikking” ware niet adequaat omdat de vorming van een fonds een recht is dat de verzoeker put uit de verdragsregelingen. Het woord “machten” is dan weer wel op zijn plaats in het tweede lid van § 1. Op te merken valt dat de “Eröffnung” van de beperkingsfondsprocedure in het Duitse recht doelt op het beschikbaar zijn van het reeds gevormde fonds<sup>1029</sup>. In de hier voorgestelde terminologie duidt de “opening” op de aanvang van de procedure, wanneer nog geen fonds bestaat.

Indien het fonds niet binnen de gestelde termijn wordt gevormd, verliest de beschikking automatisch haar waarde en dient ze m.a.w. te vervallen. Indien de verzoeker later toch nog een beperkingsfonds zou willen vormen, dient hij een nieuw verzoekschrift in te dienen.

**4.563.** Naar analogie met de faillissementsprocedure is in de huidige procedureregeling bepaald dat, naast de vereffenaar, ook een rechter-commissaris wordt aangesteld. In het raam van de vereffening en verdeling van een beperkingsfonds biedt de tussenkomst van een rechter-commissaris echter weinig toegevoegde waarde. Het actief moet niet worden samengesteld of te gelde gemaakt, er is geen bedrijvigheid die desgevallend moet worden verdergezet, enz.<sup>1030</sup> Het beheer van een beperkingsfonds is in hoofdzaak een juridische taak. In de voorgestelde § 3 wordt er dan ook voor geopteed om enkel een vereffenaar aan te stellen.

<sup>1028</sup> Zie daarover *supra*, nr. 4.380.

<sup>1029</sup> Zie *supra*, nr. 4.433.

<sup>1030</sup> Vgl. reeds *supra*, nr. 4.388.

Het feit dat de voorgestelde wettekst spreekt over de aanstelling van “een vereffenaar”, in het enkelvoud, beoogt geen afbreuk te doen aan de mogelijkheid om, naargelang de aard van de zaak, een college van vereffenaars aan te stellen. In dergelijk geval gelden de wettelijke bepalingen *mutatis mutandis*.

**4.564.** De fondssteller dient de kosten van de beperkingsprocedure te dragen. Luidens de voorgestelde § 4 bepaalt de voorzitter in zijn beschikking reeds een provisie voor deze kosten. Zoals ook reeds onder artikel 48, § 4, vijfde lid van de Zeewet het geval is, wordt deze provisie betaald aan de vereffenaar.

#### B.5.5. ARTIKEL 4.49. VEREFFENAARS

##### A) WETTEKST

**4.565.**

##### ***Artikel 4.49. Vereffenaars***

**§ 1.** De vereffenaars van een beperkingsfonds worden gekozen uit de advocaten ingeschreven op een lijst bijgehouden door de algemene vergadering van de territoriaal bevoegde rechtbank van koophandel. Deze advocaten moeten een bijzondere opleiding hebben genoten en waarborgen inzake bekwaamheid op het gebied van het scheepvaartrecht bieden. Op advies van de Commissie Maritiem Recht regelt de Koning nader de procedure van voordracht van de kandidaten en desgevallend de opleidings- en bekwaamheidsvereisten.

**§ 2.** Tegen elke beslissing waarbij de inschrijving op de lijst van vereffenaars wordt geweigerd of waarbij een inschrijving wordt weggelaten, kan hoger beroep worden ingesteld voor het hof van beroep. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt. De termijn van hoger beroep is één maand te rekenen van de dag van de kennisgeving van de beslissing. In voorkomend geval beveelt het hof de inschrijving op de lijst.

**§ 3.** Een persoon die op de lijst staat, kan op eigen verzoek door de algemene vergadering van de rechtbank van koophandel van de lijst worden weggelaten. De algemene vergadering laat eveneens de personen weg die niet meer als advocaat zijn ingeschreven op het tableau van een Orde van Advocaten. Een persoon kan eveneens van de lijst worden weggelaten ter uitvoering van een vonnis dat is gewezen op dagvaarding door het openbaar ministerie. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt.

**§ 4.** Bij de inschrijving op de lijst leggen de vereffenaars ten overstaan van de voorzitter van de rechtbank de eed af in de volgende bewoordingen:

“Ik zweer getrouwheid aan de Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgische volk. Ik zweer mijn opdrachten in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te zullen vervullen.”; of

“Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du Peuple belge. Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité.”; of

“Ich schwöre Treue dem König, Gehorsam der Verfassung und den Gesetzen des belgischen Volkes. Ich schwöre den mir erteilten Aufträge auf Ehre und Gewissen, genau und ehrlich zu erfüllen.”

**§ 5. De vereffenaar kan worden belast met de vereffening van meer dan één beperkingsfonds.**

**§ 6. De vereffenaar bevestigt dat hij zijn ambt in een bepaalde zaak aanvaardt door uiterlijk de vijfde werkdag volgend op de aanstelling ter griffie het proces-verbaal van aanstelling te ondertekenen.**

**De vereffenaar meldt elke vorm van tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid aan de voorzitter van de rechtbank. De voorzitter oordeelt of de gemelde tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid de uitvoering van de opdracht als vereffenaar verhindert.**

**§ 7. De rechtbank van koophandel kan te allen tijde de vereffenaar of één van hen vervangen of hun aantal vermeerderen of verminderen.**

**De vereffenaar van wie de vervanging wordt overwogen, wordt vooraf opgeroepen en gehoord in raadkamer. Het vonnis wordt uitgesproken in openbare terechtzitting.**

**Het vonnis waarbij de vervanging van een vereffenaar wordt uitgesproken, wordt door toedoen van de griffier te zijner kennis gebracht. Het wordt door toedoen van de griffier binnen vijf dagen na de dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad.**

**Indien de vereffenaar wordt vervangen op eigen verzoek, wordt dit uitdrukkelijk in de voornoemde bekendmaking vermeld.**

**§ 8. Het ereloon van de vereffenaar wordt door de voorzitter bepaald in de in artikel 4.57, § 4 bedoelde beschikking. Dit geschiedt met inachtneming van de aard en de complexiteit van de beperkingsprocedure. Het ereloon mag niet uitsluitend worden uitgedrukt in een procentuele vergoeding op basis van het bedrag van het beperkingsfonds.**

#### B) TOELICHTING

**4.566.** De vereffenaar van een beperkingsfonds heeft een belangrijke taak; hij is de "eerste rechter" bij het beoordelen van de ingediende schuldvorderingen, en dient de vereffening van het fonds in goede banen te leiden. De nieuwe regeling is des te meer verantwoord nu de taak van de vereffenaar in de hier voorgestelde bepalingen nog werd versterkt.

De voorgestelde procedure voor de selectie van de vereffenaars en inzake de eedaflegging is gebaseerd op de procedure inzake curators van faillissementen (art. 27-30 Faill.W.). Bij koninklijk besluit zal o.m. een specifieke voordrachtsregeling kunnen worden vastgesteld, met dien verstande dat in de overgangsbepalingen zal worden bepaald dat in afwachting daarvan de regels m.b.t. de voordracht van kandidaat-curatoren zullen gelden. De procedure inzake ambtsaanvaarding en strijdigheid van belangen is eveneens gebaseerd op de overeenstemmende regels inzake de curators (zie art. 30 Faill.W.). Indien nodig kan de rechtbank de vereffenaar vervangen. De procedure ter zake is eveneens op de Faillissementswet gebaseerd (inz. op art. 31). Hetzelfde geldt m.b.t. de bepaling inzake het ereloon van de vereffenaar (zie art. 33 Faill.W.). Daar waar de curator van een faillissement zelf de activa moet opzoeken en te gelde maken, worden de "activa" van een beperkingsfonds (het bedrag van het fonds) aan de vereffenaar ter beschikking gesteld door de fondssteller. Het ereloon kan dan ook niet louter gebaseerd zijn op het bedrag van het beperkingsfonds.

Op te merken valt dat de betrokken advocaten niet noodzakelijk moeten behoren tot de lokale Orde van Advocaten. Zo kan een gespecialiseerd Brugs advocaat worden opgenomen op de lijst van de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen.

#### B.5.6. ARTIKEL 4.50. VORMING VAN HET BEPERKINGSFONDS

##### A) WETTEKST

4.567.

#### ***Artikel 4.50. Vorming van het beperkingsfonds***

**§ 1. Ingeval het beperkingfonds wordt gevormd in speciën, duidt de vereffenaar de instelling aan waarbij het geld wordt gestort. Deze storting geschiedt op naam van de vereffenaar qualitate qua. De interesten op de gestorte bedragen maken van het beperkingfonds deel uit.**

**§ 2. Ingeval het beperkingsfonds wordt gevormd door het verstrekken van een garantie, geschiedt zulks in het voordeel van de vereffenaar qualitate qua.**

##### B) TOELICHTING

**4.568.** De voorgestelde bepaling bevestigt in wezen principes neergelegd in de Zeewet (art. 48, § 4).

Op te merken valt dat de gelden vaak op de derdenrekening van een advocaat worden gestort. Afhankelijk van het akkoord van de schuldeisers, kunnen zij worden gestort bij de Deposito- en Consignatiekas.

#### B.5.7. ARTIKEL 4.51. BESCHIKBAARHEIDSBESCHIKKING

##### A) WETTEKST

4.569.

#### ***Artikel 4.51. Beschikbaarheidsbeschikking***

**§ 1. Op verslag van de vereffenaar waarin wordt bevestigd dat de bedragen zijn gestort respectievelijk de garantie is verstrekt, en waarin wordt medegedeeld dat de kostenprovisie is betaald, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.**

**§ 2. Indien de vereffenaar de omrekening in euro door de fondssteller niet correct acht, maakt hij hiervan melding in zijn verslag. In dat geval kan de voorzitter bij beschikking de nodige aanpassingen bevelen en de termijn vaststellen waarbinnen deze moeten worden uitgevoerd. Op verslag van de vereffenaar waarin vervolgens wordt bevestigd dat de aanpassingen zijn uitgevoerd, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.**

**§ 3. De beschikking wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de vijf dagen na haar dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt:**

1° in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;  
 2° in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in het arrondissement waar de rechtbank zetelt;  
 3° indien nuttig, in een of meer buitenlandse op de scheepvaart gerichte publicaties;  
 4° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.  
 Het uittreksel vermeldt:  
 1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de verzoeker, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, plaats van geboorte en woonplaats;  
 2° de datum en het rolnummer van de beschikking en de voorzitter die de beschikking heeft gewezen;  
 3° het bedrag van het beperkingsfonds;  
 4° de naam, de voornamen en het adres van de vereffenaar; en  
 5° de door de vereffenaar bepaalde termijn om aangifte van schuldvordering te doen; indien te verwachten valt dat buitenlandse schuldeisers aangifte zullen doen, bedraagt deze termijn minstens zes maanden.

§ 4. Bovendien zendt de vereffenaar binnen de vijf dagen na de dagtekening van de beschikking een ter post aangetekende brief aan de bekende schuldeisers. De brief bevat dezelfde gegevens als het uittreksel bedoeld in § 3 en vermeldt in welke editie van het Belgisch Staatsblad en in welke andere publicaties het uittreksel werd bekendgemaakt.

§ 5. Een eventueel faillissement, uitstel van betaling of gerechtelijke reorganisatie van de fondssteller heeft voor het fonds geen gevolgen.

#### B) TOELICHTING

**4.570.** De voorgestelde § 1 betreft de totstandkoming van de beschikking waarbij wordt vastgesteld dat het fonds is gevormd. Er wordt voor geopteerd deze beschikking aan te duiden als “beschikbaarheidsbeschikking”. De finaliteit van de beschikking is inderdaad om derden van de daadwerkelijke vorming van het beperkingfonds op de hoogte te brengen en ten opzichte van derden bepaalde, in het hieronder toegelichte artikel 4.52 vermelde rechtsgevolgen teweeg te brengen.

**4.571.** Zodra de verzoeker de bedragen heeft gestort of de zekerheid heeft verstrekt én de provisie voor de kosten van de beperkingsprocedure heeft betaald, maakt de vereffenaar daarvan een verslag op, dat hij meedeelt aan de voorzitter. Daarop bevestigt deze laatste in een beschikking dat het beperkingfonds is gevormd. Er wordt voor geopteerd om dit feit in een rechterlijke beschikking te laten vastleggen, inz. om de erkenning ervan in het buitenland te vereenvoudigen en te bespoedigen.

**4.572.** Er kan zich een betwisting voordoen over de wijze waarop de fondssteller de bedragen in STR heeft omgerekend in euro. In de praktijk zal een dergelijke betwisting wellicht worden opgelost door overleg tussen de vereffenaar en de fondssteller en desgevallend een bijstorting of aanpassing van de zekerheid, doch indien dit niet mogelijk zou blijken, kan de vereffenaar deze betwisting vermelden in zijn verslag. De voorzitter zal hierover dan oordelen. Acht hij het standpunt van de fondssteller correct, dan wordt onmiddellijk een beschikbaarheidsbeschikking gegeven. Acht hij het standpunt van de vereffenaar correct, dan wordt eerst een verbeterende beschikking gewezen (vgl. art. 48, § 6, tweede lid Zeewet). Na uitvoering van de verbeteringen stelt de vereffenaar een nieuw verslag op, waarna de voorzitter in een beschikking vaststelt dat het fonds is gevormd. Overigens oordeelt de voorzitter ook hier slechts *prima facie*, en kan de



vraag of de omrekening correct is gebeurd opnieuw aan de orde worden gesteld door een schuldeiser die bezwaar aantekent tegen de vorming van het beperkingsfonds.

**4.573.** De fondsvorming is uiteraard van het grootste belang voor de schuldeisers. Daarom moet de beschikking worden bekendgemaakt, zowel door publicatie in het Belgisch Staatsblad en andere opgesomde publicaties – waaromtrent van belang is dat aan de fondsvorming zo ruim mogelijk en efficiënt mogelijk ruchtbaarheid wordt gegeven en dat de formulering van de wetsbepaling is afgestemd op deze van andere bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek over verplichte bekendmakingen<sup>1031</sup> – als door het rechtstreeks aanschrijven van de bekende schuldeisers. Deze regeling wijkt niet wezenlijk af van deze in de Zeewet (art. 48, § 5, eerste, tweede en derde lid j° artt. 496 en 472 oude Faillissementswet). Alhier is de bekendmaking geregeld in de voorgestelde §§ 3 en 4.

**4.574.** De termijn om aangifte van schuldvordering te doen, wordt vastgesteld door de vereffenaar. Onder de Zeewet wordt deze termijn vastgesteld in de beschikking van de voorzitter en, wanneer er buitenlandse schuldeisers zijn voor wie de termijn te kort is, verlengd door de rechter-commissaris (zie art. 496-497 oude Faill.W. j° art. 48, § 5 Zeewet). Onder het Belgisch Scheepvaartwetboek worden de praktische aspecten van de vereffeningprocedure zo veel mogelijk aan de vereffenaar overgelaten, opdat hij zijn werkzaamheden optimaal zou kunnen organiseren.

**4.575.** I.v.m. het geval waarin de fondssteller na de vorming van het beperkingsfonds failliet gaat, wordt verduidelijkt dat dit faillissement voor het beperkingsfonds geen gevolgen heeft. De curator kan geen rechten doen gelden op het fonds. Dit laatste blijft exclusief voorbehouden voor de schuldeisers wier vordering onder de aansprakelijkheidsbeperking valt. De desbetreffend in § 5 opgenomen regel is overgenomen uit artikel 49, § 1 van de Zeewet en moet worden samengelezen met de in het reeds toegelichte artikel 4.45, § 5 opgenomen overname van artikel 11.1 van het LLMC-Verdrag, dat bepaalt dat het fonds uitsluitend bestemd is ter voldoening van vorderingen waarvoor de aansprakelijkheidsbeperking kan worden ingeroepen. Ook uitstel van betaling of gerechtelijke reorganisatie hebben, zoals het faillissement, voor het beperkingsfonds geen gevolgen.

#### B.5.8. ARTIKEL 4.52. GRONDEN VOOR NIET-ONTVANKELIJKHEID

##### A) WETTEKST

**4.576.**

#### ***Artikel 4.52. Gronden voor niet-ontvankelijkheid***

**§ 1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 4.45, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan om enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.**

**§ 2. Nadat een fonds is gevormd overeenkomstig artikel 4.45, kan elk schip of kunnen andere eigendommen van een persoon namens wie het fonds is gevormd, waarop in België beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde garantie, worden vrijgegeven op bevel van de rechter.**

<sup>1031</sup> Zie inz. Blauwboek 3.

**Deze vrijgave wordt evenwel altijd bevolen, indien het beperkingsfonds is gevormd:**  
**1° in de haven waar het voorval plaats vond, of, indien het plaats vond buiten een haven, in de eerste haven die daarna wordt aangedaan; of**  
**2° in de haven van ontschepping met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel; of**  
**3° in de haven van lossing, met betrekking tot beschadiging van de lading; of**  
**4° in de Staat, waar het beslag is gelegd.**

**§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn alleen van toepassing indien de schuldeiser een vordering tegen het beperkingsfonds kan indienen bij het gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.**

**§ 4. De in § 1 en 2 vermelde rechtsgevolgen treden slechts in op de datum van de beschikbaarheidsbeschikking.**

#### B) TOELICHTING

**4.577.** De voorgestelde §§ 1, 2 en 3 vormen de overname van artikel 13 van het LLMC-Verdrag. De verdragsbepaling is bijna letterlijk overgenomen. Het opschrift van de verdragsbepaling en derhalve ook van het hier voorgestelde wetsartikel luidt “Gronden voor niet-ontvankelijkheid”, maar “Gevolgen van de fondsvorming” zou allicht adequater zijn.

**4.578.** Een belangrijke wijziging betreft het toepassingsgebied van de in de §§ 1 en 2 opgenomen regels. Het LLMC-Verdrag verwijst naar de vorming van een fonds overeenkomstig zijn artikel 11. De rechtsgevolgen van de fondsvorming, zoals bepaald in artikel 13 van het LLMC-Verdrag, zijn inderdaad slechts van toepassing wanneer een beperkingsfonds werd gevormd overeenkomstig artikel 11 van het LLMC-Verdrag, in een LLMC-Verdragsstaat<sup>1032</sup>. Op dezelfde wijze zijn de rechtsgevolgen van de fondsvorming, zoals bepaald in artikel 13 van het CLNI-Verdrag, slechts van toepassing wanneer een beperkingsfonds werd gevormd overeenkomstig artikel 11 van het CLNI-Verdrag. In de hier voorgestelde bepaling wordt verwezen naar de nationale rechtsgrondslag van artikel 4.XX van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. De situatie m.b.t. fondsen gevormd in andere verdragsstaten dan België wordt verduidelijkt in het hieronder toegelichte artikel 4.XX betreffende de IPR-aspecten.

**4.579.** Tijdens de voorbereidende werken van het LLMC-Verdrag werd, eigenlijk ten overvloede, verduidelijkt dat artikel 13.1 van het LLMC-Verdrag betrekking heeft op de mogelijkheid tot gedwongen tenuitvoerlegging van vorderingen<sup>1033</sup>, niet op de mogelijkheid om vorderingen bij een rechter aanhangig te maken. De bepaling staat er dus in principe niet aan in de weg dat een schuldeiser die een vordering tegen het fonds heeft ingediend, ook een vordering ten gronde zou inleiden, buiten het beperkingsfonds om<sup>1034</sup>. De tenuitvoerlegging van dit vonnis kan hij evenwel enkel nastreven ten aanzien van het beperkingsfonds.

**4.580.** T.a.v. een in België gevormd fonds zijn de rechtsgevolgen pas van toepassing vanaf de

<sup>1032</sup> Vgl. Antwerpen 5 februari 2002, *Eur. Vervoerr.* 2002, 231.

<sup>1033</sup> Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, Antwerpen, CMI, 2000, 324.

<sup>1034</sup> Vgl. Cass. 22 augustus 1968, *Arr. Cass.* 1968, 1339; Antwerpen 5 maart 1996, *RHA* 1996, 312; zie ook Federal Court of Canada (Order) 7 March 2000 (No. T-1887-99), *Canadian Pacific Railway Company v. The Owners and all Others Interested in the Ship “Sheena M”*, *The Owners and all Interested in the ship “Rivtow 901”*, *Bayside Towing Ltd., Rivtow Marine Ltd., Eugene Beckstrom and William Frizell*, besproken op [http://www.comitemaritime.org/jurisp/ju\\_llmc.html](http://www.comitemaritime.org/jurisp/ju_llmc.html):

*Article 13 of the 1976 LLMC Convention does not bar liability proceedings going forward at the same time as limitation proceedings, but there may be situations in which a stay should be granted.*

beschikking waarin de voorzitter vaststelt dat het beperkingsfonds is gevormd. Vanaf deze beschikbaarheidsbeschikking kan de fondssteller zich op de bescherming die een beperkingsfonds biedt beroepen. De voorgestelde § 4 neemt deze reeds in artikel 48, § 5, eerste lid van de Zeewet opgenomen regel over, die overigens in verschillende andere landen voorkomt. De vraag of de eis dat een rechterlijke beslissing wordt geveld opdat de rechtsgevolgen intreden, ook wanneer de betaling reeds eerder is geschied, wel volledig strookt met het LLMC-Verdrag, moge hier dan ook buiten beschouwing blijven (zie voorts CMI-Richtsnoer 6(b) en (c)).

#### B.5.9. ARTIKEL 4.53. AANGIFTE VAN SCHULDVORDERINGEN

##### A) WETTEKST

4.581.

#### ***Artikel 4.53. Aangifte van schuldvorderingen***

**§ 1. Uiterlijk op de door de vereffenaar bepaalde dag leggen de schuldeisers een aangifte van hun schuldvordering, samen met hun stavingstukken, neer ter griffie van de rechtbank van koophandel. Op verzoek levert de griffier een ontvangstbewijs af.**

**Elke aangifte vermeldt:**

**1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de schuldeiser, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, plaats van geboorte en woonplaats;**

**2° het bedrag en de oorzaken van de schuldvordering.**

**Zij wordt getekend door de schuldeiser of door diens advocaat.**

**Onder voorbehoud van de toepassing van internationale verdragen, bevat de aangifte van een schuldeiser die zijn woonplaats of zetel niet heeft in een Lidstaat van de Europese Unie, keuze van woonplaats in het rechtsgebied van de rechtbank waar de aangifte van schuldvordering moet gebeuren. Heeft hij geen woonplaats gekozen, dan kunnen alle aan hem gerichte betekeningen en mededelingen worden gedaan ter griffie van de rechtbank.**

**§ 2. Indien de schuldeiser zijn schuldvordering, behalve tegen de fondssteller, ook tegen één of meer andere schuldenaars kan instellen, dient hij de vereffenaar op de hoogte te houden van de stappen die hij tegen deze medeschuldenaars onderneemt en van de betalingen die hij van deze medeschuldenaars bekommt.**

**§ 3. De aangifte van schuldvordering stuit de verjaring, ook wanneer later wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat. De verjaring begint slechts opnieuw te lopen vanaf de sluiting van het fonds.**

**§ 4. Vanaf de beschikbaarheidsbeschikking houden de interesten op de gevorderde bedragen op te lopen.**

**§ 5. De bekende of onbekende schuldeisers die in gebreke blijven hun schuldvorderingen aan te geven, komen niet voor de verdeling in aanmerking. Zij kunnen hun vordering echter aangeven zolang het fonds niet volledig is verdeeld. Laattijdige aangiftes hebben geen invloed op reeds uitgevoerde of definitief besliste verdelingen. De schuldeisers die hun vordering laattijdig aangeven, kunnen het recht op aansprakelijkheidsbeperking en de berekening van het beperkingsbedrag niet meer betwisten en hebben slechts recht op een uitkering berekend op het nog niet verdeelde deel van het fonds.**

## B) TOELICHTING

**4.582.** De voorgestelde § 1 regelt de aangifte van de schuldvorderingen in strikte zin. De schuldeisers dienen aangifte te doen van hun schuldvordering en hun stavingstukken neer te leggen. Met stavingstukken wordt bedoeld alle stukken, van welke aard ook, waaruit blijkt dat de schuldeiser tegen de fondssteller een vordering heeft. Het is niet vereist dat de schuldeiser reeds over een veroordeling van de fondssteller beschikt. Anders dan in het faillissementsrecht (zie art. 63, laatste lid Faill.W.), wordt bepaald dat de aangifte van schuldvordering steeds kan worden ondertekend door de advocaat van de schuldeiser. Bij beperking van aansprakelijkheid is de kans immers reëel dat de schuldeisers zich in diverse landen en werelddelen bevinden. Indien de aangifte van schuldvordering dan door de schuldeiser zelf moet worden ondertekend, kan dit lijden tot tijdverlies en overbodige complicaties. De regeling i.v.m. de keuze van woonplaats opgenomen in het laatste lid van § 1 is overgenomen uit artikel 64 van de Faillissementswet.

**4.583.** Het is mogelijk dat een schuldeiser een vordering heeft tegen meer dan één partij, bijv. tegen de scheepseigenaar en tegen de bevrachter van het schip. Soms kunnen deze partijen één enkel fonds vormen, dat dan geldt voor hen allen. Het is echter ook mogelijk dat de schuldeiser afzonderlijke vorderingen heeft, bijv. wanneer de ene partij haar aansprakelijkheid wel kan beperken, en de andere niet. In dergelijke omstandigheden moet de schuldeiser de vereffenaar van het beperkingsfonds op de hoogte houden van de stappen die hij onderneemt tegen de andere partij, om te vermijden dat de schuldeiser uiteindelijk meer zou recupereren dan waarop hij recht heeft. Dit wordt geregeld in de voorgestelde § 2. Een onmiddellijke sanctie op de niet-naleving van deze informatieplicht kan echter bezwaarlijk in de wettekst worden opgenomen.

**4.584.** De voorgestelde § 3 bevestigt dat de aangifte van schuldvordering de verjaring m.b.t. deze schuldvordering stuit. Dit wordt doorgaans ook nu reeds aangenomen, maar door het ontbreken van een wettelijke bepaling ter zake blijft twijfel mogelijk<sup>1035</sup>.

De verjaring begint slechts opnieuw te lopen na de sluiting van het fonds, voor zover de schuldvordering dan uiteraard nog bestaat. De verdeling en sluiting van het beperkingsfonds impliceert immers de uitdoving van de schuldvordering.

In overeenstemming met CMI-Richtsnoer 9(b), wordt verduidelijkt dat de stuiting onherroepelijk is. Ook al wordt het fonds voortijdig ontbonden, dan begint de verjaring pas opnieuw te lopen vanaf de sluitingsbeschikking.

**4.585.** De interesten op de vorderingen die door de schuldeisers worden ingediend moeten op een bepaald ogenblik worden gestopt, teneinde tot vaste bedragen te komen en de vereffenaar toe te laten de nodige berekeningen uit te voeren. Als einddatum wordt in de voorgestelde § 4 geopteerd voor de datum van de beschikbaarheidsbeschikking. Doorgaans zal het al dan niet verderlopen van interesten geen verschil maken. De verhouding tussen de schuldvorderingen wordt immers niet beïnvloed.

**4.586.** I.v.m. de voorgestelde § 5 weze aangestipt dat schuldeisers die niet tijdig aangifte van hun schuldvordering hebben gedaan, dit inderdaad later nog kunnen doen, m.n. tot op het ogenblik dat het fonds volledig is verdeeld. Vanaf dat ogenblik wordt het zinloos nog aangifte te doen, aangezien de vereffenaar dan niet langer over fondsen beschikt. Een schuldeiser die laattijdig aangifte doet, moet evenwel de verrichtingen accepteren die vóór zijn laattijdige aangifte reeds zijn gebeurd. Hij kan enkel nog rechten laten gelden tegenover het beperkingsfonds zoals hij dit

---

<sup>1035</sup> Zie hierover *supra*, nr. 4.389.

aantreft op het ogenblik van zijn laattijdige aangifte. Hij kan evenmin het recht op aansprakelijkheidsbeperking en het toepasselijke beperkingsbedrag betwisten. De voorgestelde regel is mede geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 13(a).

#### B.5.10. ARTIKEL 4.54. VERIFICATIE VAN SCHULDVORDERINGEN

##### A) WETTEKST

4.587.

#### *Artikel 4.54. Verificatie van schuldvorderingen*

§ 1. Zodra mogelijk verifieert de vereffenaar de ingediende schuldvorderingen. Indien de schuldeiser zijn vordering niet kan steunen op een gerechtelijke of arbitrale uitspraak, beoordeelt de vereffenaar de gegrondheid van de vordering zelf. De vereffenaar kan met de schuldeisers en de schuldenaren in overleg treden en is bevoegd van hen, binnen de termijn die hij bepaalt, de overlegging van ontbrekende of andere relevante stukken te vorderen.

§ 2. De vereffenaar stelt betreffende de ingediende schuldvorderingen een advies op waarin de ingediende schuldvorderingen worden aanvaard dan wel verworpen en dat, wanneer daartoe aanleiding bestaat, tevens een ontwerp van verdeling inhoudt. Hij legt dit advies neer ter griffie, en deelt het terzelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht gevormd te zijn. Alle voornoemde partijen beschikken te rekenen vanaf de datum van het advies over een termijn van één maand om hun eventuele bezwaren ter griffie neer te leggen en terzelfdertijd aan de vereffenaar mee te delen.

§ 3. De vereffenaar verwijst de ingediende bezwaren naar de rechtbank van koophandel, die ze ten gronde beoordeelt. De aldus gevatte rechtbank is steeds bevoegd om over de gegrondheid en de omvang van de ingediende schuldvorderingen te oordelen.

§ 4. Indien binnen de termijn geen bezwaren worden ingediend, wordt het advies van de vereffenaar definitief en bindend en zijn de aanvaarde vorderingen, ook ten overstaan van andere rechtbanken als gegrond beschouwd.

§ 5. De vereffenaar kan over bepaalde aangelegenheden een tussentijds advies of een deeladvies uitbrengen. De paragrafen 2 tot 4 zijn van overeenkomstige toepassing.

##### B) TOELICHTING

4.588. De vereffenaar van een beperkingsfonds is in feite de "eerste rechter". Hij onderzoekt en beoordeelt de ingediende schuldvordering, en stelt hierover een advies op. In vele gevallen zullen de schuldeisers tegen de fondssteller een afzonderlijke procedure ten gronde hebben gevoerd, en zullen zij ter staving van hun vordering een veroordeling van de fondssteller voorleggen. Ook in dergelijk geval heeft de vereffenaar echter nog een controletaak: hij zal o.m. moeten nagaan of de vordering wel degelijk voor beperking in aanmerking komt en dus bij het fonds kan worden ingediend. De schuldeisers zijn echter niet verplicht om tegen de fondssteller vooraf een procedure ten gronde te voeren. Indien zij menen dat de gegrondheid van hun vordering voldoende duidelijk blijkt uit de stukken waarover zij beschikken, staat het hen vrij hun vordering louter op basis van overtuigingsstukken in te dienen. In dat geval zal de vereffenaar, luidens de

voorgestelde § 1, de gegrondheid van de vordering moeten beoordelen en hierover advies uitbrengen.

Anders dan onder de Zeewet<sup>1036</sup>, bepaalt de hier voorgestelde § 1 voorts dat de vereffenaar zijn werkzaamheden aanvat "[z]odra mogelijk". Gelet op de verscheidenheid aan situaties die zich kunnen voordoen, is het niet nuttig dit tijdstip nader te definiëren. In bepaalde gevallen zal de fondssteller bijv. zijn aansprakelijkheid erkennen, in andere gevallen zal hij ze ten stelligste betwisten. Het is aan de vereffenaar, en aan de betrokken partijen, die ter zake hun standpunt aan de vereffenaar kenbaar kunnen maken, om te beoordelen vanaf welk ogenblik het zinvol is om de vereffeningswerkzaamheden aan te vatten.

De regel dat de vereffenaar met de schuldeisers en de schuldenaren in overleg kan treden en bevoegd is van hen de overlegging van ontbrekende stukken te vorderen, is enigszins geïnspireerd door de Nederlandse wetgeving (zie art. 642l.4 Rv.).

**4.589.** Luidens de voorgestelde § 2 stelt de vereffenaar een advies op over de ingediende schuldvorderingen en de betwistingen die i.v.m. deze vorderingen zijn gerezen. Dit advies wordt meegedeeld aan de fondssteller, de schuldeisers en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht gesteld te zijn, die vervolgens over een termijn van één maand beschikken om hun eventuele bezwaren tegen dit advies kenbaar te maken. Komen er geen bezwaren, dan wordt het advies op grond van de voorgestelde § 4 definitief, en kan de vereffenaar op basis van zijn advies zijn werkzaamheden verderzetten (inz. overgaan tot uitdeling).

**4.590.** De voorgestelde § 3 bepaalt dat, wanneer er wel bezwaren worden geformuleerd, de zaak wordt verwezen naar de rechtbank van koophandel, die ten gronde over de opgeworpen betwistingen zal oordelen. Verder wordt ter verduidelijking van het huidige recht bevestigd dat de rechtbank steeds bevoegd is, zowel materieel als territoriaal, om over dergelijke betwistingen te oordelen. Het zou immers weinig proceseconomisch zijn indien aan een schuldeiser, die aangifte doet van zijn schuldvordering, en als gevolg van een betwisting m.b.t. deze vordering bij de rechtbank terechtkomt, vervolgens zou kunnen worden tegengeworpen dat deze rechtbank niet bevoegd is en dat hij alsnog een procedure moet beginnen voor een andere (eventueel zelfs buitenlandse) rechter.

**4.591.** In de meeste gevallen zal de vereffenaar wachten tot alle vorderingen kunnen worden beoordeeld, en één globaal advies opstellen. In bepaalde omstandigheden kan het echter nuttig zijn om vooraf reeds bepaalde twistpunten uit te klaren. Wanneer bijvoorbeeld betwisting bestaat of een bepaalde vordering wel bij het fonds kan worden ingediend, zou het nuttig kunnen zijn om hierover onmiddellijk uitsluitsel te bekomen, zodat de verdere verrichtingen desgevallend kunnen gebeuren zonder nog met deze vordering rekening te moeten houden. De werkwijze is identiek: de vereffenaar stelt een advies op over de deelbetwisting en legt dit advies voor aan de fondssteller, de schuldeisers en de andere personen die zich op hetzelfde fonds kunnen beroepen. Indien er geen bezwaren worden geformuleerd, wordt het advies van de vereffenaar over deze deelbetwisting definitief, en kan daarop worden voortgebouwd. Komen er wel bezwaren, dan wordt de zaak naar de rechtbank verwezen, die over de deelbetwisting ten gronde oordeelt. Dit alles wordt geregeld in de voorgestelde § 5, die een aanvulling van het huidige recht is.

---

<sup>1036</sup> Zie *supra*, nr. 4.390.

A) WETTEKST

4.592.

***Artikel 4.55. Betwisting van veroordelingen ten gronde***

**§ 1. Indien de schuldeiser beschikt over een in kracht van gewijsde getreden Belgische of buitenlandse veroordeling van de fondssteller of een andere persoon door wie het beperkingsfonds wordt geacht gevormd te zijn, staan de gegrondheid en de omvang van de toegekende vordering vast, ook ten opzichte van de vereffenaar en de schuldeisers of andere personen die in deze procedure geen partij waren.**

**In afwijking van het eerste lid, kan de veroordeling door de vereffenaar of de schuldeisers of andere personen die in de procedure geen partij waren wel nog worden betwist indien wordt aangetoond:**

**1° dat de schuldenaar met de schuldeiser bedrieglijk heeft samengewerkt, om deze laatste een ongeoorloofd voordeel te verschaffen; of**

**2° dat de schuldenaar de procedure heeft gevoerd op een ernstig nalatige wijze.**

**§ 2. Paragraaf 1 geldt onverminderd de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het derdenverzet en artikel 25 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht.**

B) TOELICHTING

**4.593.** De schuldeisers dienen aangifte te doen van hun schuldvordering, hetzij op basis van een veroordeling die zij reeds hebben bekomen, hetzij op basis van andere overtuigingsstukken. Deze aangiften dienen door de vereffenaar te worden geverifieerd, maar het spreekt voor zich dat ook de andere schuldeisers hier belang bij hebben. Wanneer een schuldvordering ten onrechte wordt aanvaard, vermindert de uitkering aan de andere schuldeisers overeenkomstig. Niet enkel de vereffenaar, maar ook de andere partijen hebben in principe derhalve de mogelijkheid om de door een schuldeiser ingediende vorderingen te betwisten.

Wanneer een schuldeiser niet over een rechterlijke uitspraak beschikt en zijn vordering op basis van overtuigingsstukken indient, rijzen weinig problemen: de andere schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die zich op hetzelfde fonds kunnen beroepen, kunnen uiteraard hun standpunt betreffende deze schuldvordering aan de vereffenaar meedelen en desgevallend tegen het advies van de vereffenaar m.b.t. deze schuldvordering bezwaar indienen.

Wanneer de schuldeiser wel over een gerechtelijke uitspraak beschikt, liggen de zaken moeilijker. In de meeste gevallen zullen de andere schuldeisers in deze procedure geen partij geweest zijn, zodat de uitspraak t.o.v. hen geen gezag van gewijsde heeft. Anderzijds kan het ook niet de bedoeling zijn dat een schuldeiser, die in België of in het buitenland reeds een veroordeling heeft bekomen, zou worden gedwongen om deze procedure nog eens opnieuw te voeren voor de rechtbank waarbij het fonds werd gevormd. Daarom wordt bepaald dat een Belgisch of buitenlands vonnis niet kan worden betwist door de vereffenaar en de andere personen die geen partij waren in deze procedure, tenzij zij kunnen aantonen dat het vonnis op bedrieglijke wijze werd bekomen (*fraus omnia corrumpit*), of dat de verweerder de procedure heeft gevoerd op ernstig nalatige wijze. Enkel een ernstig nalatig verweer kan tot het opzij schuiven van de veroordeling leiden, wat impliceert dat de betrokken schuldeiser zijn vordering dan op een andere manier zal

moeten bewijzen. Het is uiteraard niet de bedoeling om *post factum* het gevoerde verweer minutieus te gaan analyseren en de kleinste onzuiverheid in de processtrategie aan te grijpen om de rechterlijke uitspraak aan te vechten. In geval van onenigheid, zal de rechtbank oordelen of de voorwaarden om de veroordeling te betwisten vervuld zijn.

De voorgestelde oplossing sluit inz. aan bij de Duitse wettelijke regeling ter zake<sup>1037</sup> en bij CMI-Richtsnoer 15<sup>1038</sup>.

De voorgestelde regeling geldt onverminderd de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het derdenverzet, artikel 25 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht en, uiteraard, de Brussel I-Verordening en verdragen betreffende de erkenning van buitenlandse vonnissen.

#### B.5.12. ARTIKEL 4.56. VERDELING VAN HET BEPERKINGSFONDS

##### A) WETTEKST

4.594.

#### *Artikel 4.56. Verdeling van het beperkingsfonds*

§ 1. Behoudens de artikelen 4.38, § 1 en 2 en 4.39 en de desgevallend toepasselijke voorrang van vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede hulpmiddelen bij de navigatie, wordt het fonds onder de schuldeisers verdeeld in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.

§ 2. De betaling aan elke schuldeiser van het deel van het beperkingsfonds dat hem toekomt, doet zijn schuldvordering uitdoven.

§ 3. De vereffenaar kan tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen verrichten.

§ 4. De verdeelde bedragen zijn vrij overdraagbaar.

§ 5. Indien voor de verdeling van het fonds de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, wordt deze persoon gesubrogeerd tot het bedrag dat hij heeft betaald in de rechten, die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van deze Onderafdeling zou hebben gehad.

§ 6. Het recht van subrogatie, bedoeld in § 5, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding, dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wet.

§ 7. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoont dat hij zou kunnen worden gedwongen op een later tijdstip, geheel of gedeeltelijk, een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald voor de verdeling van het fonds, ingevolge § 5 en 6 bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan de rechter bevelen dat voorlopig een bedrag

<sup>1037</sup> Zie *supra*, nr. 4.438.

<sup>1038</sup> Zie *supra*, nr. 4.416.



terzijde wordt gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op een later tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

**§ 8. Ingeval de aansprakelijke persoon een definitief gegrond bevonden tegenvordering heeft, vindt verrekening plaats en is de uitkering aan de betrokken schuldeiser beperkt tot het saldo.**

**§ 9. Ingeval de schuldeiser reeds gedeeltelijk werd betaald buiten de beperkingsprocedre om, wordt de uitkering uit het beperkingsfonds beperkt tot het saldo.**

#### B) TOELICHTING

**4.595.** In het raam van de verdeling van een beperkingsfonds ontstaat een samenloop van schuldeisers, die allen op gelijke voet worden behandeld. In principe kunnen geen voorrechten worden ingeroepen. De voorgestelde § 1 is gebaseerd op artikel 12.1 van het LLMC-Verdrag. Dezelfde principes zijn, deels overbodig, hernomen in artikel 51, § 1 en 52, § 1 van de Zeewet.

Overeenkomstig de aangehaalde verdragsbepalingen wordt voorbehoud gemaakt m.b.t. de eventuele voorrang op basis van artikel 6.3 van het LLMC-Verdrag. De invoering van dergelijke voorrang wordt echter overgelaten aan de gewestelijke regelgever.

Onder de door § 1 uitgesloten rechten van voorrang vallen wel de scheepszekerheidsrechten die zijn geregeld in Hoofdstuk 3 van Titel 2 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. Een uitdrukkelijke bepaling in die zin, zoals die voorkomt in de Engelse wetgeving<sup>1039</sup>, is niet noodzakelijk.

**4.596.** Luidens de voorgestelde § 2, die de regel vervat in artikel 52, § 2 van de Zeewet overneemt, doet de betaling van het deel van het beperkingsfonds waarop een schuldeiser recht heeft, zijn vordering uitdoven. Het deel van zijn vordering dat de schuldeiser niet uit het fonds kan recupereren, kan hij derhalve nadien niet meer verhalen op een andere wijze of inz. op andere activa van de fondssteller.

**4.597.** De voorgestelde § 3 bepaalt dat de vereffenaar ook tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen kan verrichten. Hetzelfde is mogelijk naar o.m. Duits, Frans en Noors recht<sup>1040</sup>. Tussentijdse verdelingen kunnen nuttig zijn, aangezien het lang kan duren vooraleer alle betwistingen omtrent alle vorderingen definitief zijn opgelost en de uiteindelijke verdeling van het fonds komt vast te staan. In dit verband kan ook worden verwezen naar CMI-Richtsnoer 15(c).

**4.598.** De volledigheidshalve voorgestelde § 4 is geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 11(f) (zie ook art. 13.3 LLMC).

**4.599.** De voorgestelde § 5 neemt artikel 12.2 van het LLMC-Verdrag over.

**4.600.** De voorgestelde § 6 neemt artikel 12.3 van het LLMC-Verdrag over.

**4.601.** De voorgestelde § 7 neemt artikel 12.4 van het LLMC-Verdrag over.

**4.602.** De voorgestelde § 8 is gebaseerd op CMI-Richtsnoer 20(a).

---

<sup>1039</sup> Zie *supra*, nr. 4.449.

<sup>1040</sup> Zie *supra*, nrs. 4.439, 4.461 resp. 4.481.

4.603. De voorgestelde § 9 is gebaseerd op CMI-Richtsnoer 21.

B.5.13. ARTIKEL 4.57. SLUITING VAN HET BEPERKINGSFONDS

A) WETTEKST

4.604.

***Artikel 4.57. Sluiting van het beperkingsfonds***

§ 1. Nadat alle schuldvorderingen werden vereffend, komt het eventuele saldo van het fonds toe aan degene die het fonds heeft gevormd of aan degene die in diens plaats daarop rechten kan laten gelden.

§ 2. Indien wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat of het beperkingsfonds niet meer voldoet aan de vereisten, blijft het reeds gevormde fonds desalniettemin bestaan en wordt het alsnog in het raam van de beperkingsprocedure verdeeld. De vereffenaar verzoekt de voorzitter om toelating om daartoe over te gaan, en beoordeelt de aangegeven vorderingen vervolgens op dezelfde wijze en volgens dezelfde procedure alsof het recht op aansprakelijkheidsbeperking niet verloren was gegaan respectievelijk het beperkingsfonds nog steeds aan de vereisten voldeed. Indien het fonds werd gevormd door het verstrekken van een garantie, wordt deze garantie van rechtswege en ongeacht haar bewoordingen opeisbaar in het voordeel van de vereffenaar. De schuldeisers zijn gerechtigd om zich onmiddellijk garanties te verschaffen ten aanzien van de goederen van personen door of namens wie het fonds werd gevormd, en om hun vorderingen voor het saldo van hun aanvaarde vorderingen ten uitvoer te leggen ten aanzien van de goederen van de aansprakelijke persoon. De fondssteller kan zich niet langer op de in artikel 4.52 bepaalde rechtsgevolgen beroepen.

§ 3. Indien § 2 geen toepassing vindt en het beperkingsfonds, om welke reden ook, wordt ontbonden, herwinnen de schuldeisers alle rechten en uitvoeringsmogelijkheden waarover zij beschikten vóór de fondsvorming.

§ 4. Na volledige verdeling van het fonds, of indien het fonds op enige andere wijze wordt ontbonden, stelt de vereffenaar een eindadvies op. Hij legt het neer ter griffie en deelt het tezelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd.

De schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die zich die worden geacht het fonds te hebben gevormd, kunnen tegen dit eindadvies bezwaar indienen binnen de termijn en op de wijze bepaald in artikel 4.59. De bezwaren worden behandeld overeenkomstig hetzelfde artikel.

Op verslag van de vereffenaar waarin wordt medegedeeld dat tegen het eindadvies geen bezwaar werd ingediend of dat over de bezwaren daartegen definitief is geoordeeld, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gesloten.

B) TOELICHTING

4.605. Indien na het vereffenen van alle schuldvorderingen nog een positief saldo overblijft, komt dit saldo toe aan de persoon die destijds het fonds heeft gevormd, of aan de persoon die de rechten van de oorspronkelijke fondssteller heeft overgenomen (ten gevolge van faillissement,

overname, fusie e.d.). Dit wordt geregeld in de voorgestelde § 1, die is gebaseerd op artikel 52, § 3, eerste lid van de Zeewet.

**4.606.** Voor de gevallen waarin het fonds niet meer aan de vereisten voldoet – bijvoorbeeld omdat de fondssteller niet voldoet aan een beschikking om een bijkomende garantie te verschaffen (art. 4.58) – of waarin, inz. na bezwaar, wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat (art. 4.59, § 3) wordt door de voorgestelde § 2 een bescherming voor de schuldeisers ingebouwd, die is geïnspireerd door CMI-Richtnoer 9(a). Het alternatief om, zoals in Nederland, een wachttermijn in te stellen vooraleer het fonds wordt teruggestort<sup>1041</sup>, biedt de schuldeisers minder waarborgen, ook qua gelijke behandeling (zeker wanneer het fonds is gevormd door het verschaffen van een zekerheid) en verdient geen navolging. Het verdient de voorkeur het beschikbare fonds verder te vereffenen en te verdelen, ook al veronderstelt dit de verderzetting van de normale procedure.

**4.607.** De voorgestelde § 3 bepaalt dat de schuldeisers hun normale uitvoeringsmogelijkheden tegen de schuldenaar hernemen wanneer het fonds wordt ontbonden. In dat geval wordt het fonds geacht nooit te hebben bestaan, zodat artikel 4.53, § 4 geen toepassing vindt en de interesten op de vorderingen van de schuldeisers zijn verschuldigd tot op de datum van effectieve betaling.

**4.608.** Na afloop van de vereffening en verdeling van het beperkingsfonds, of indien het op een andere wijze wordt ontbonden, stelt de vereffenaar een eindadvies op, waarin wordt toegelicht op welke wijze het fonds werd beëindigd. Tegen dit eindadvies kan bezwaar worden gemaakt. Nadat het eindadvies definitief is geworden of over de bezwaren daartegen definitief is geoordeeld, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is afgesloten. Dit wordt geregeld in de voorgestelde § 4. Op deze wijze wordt een duidelijk eindpunt gecreëerd, en kan ook later nog worden nagegaan waarom en op welke wijze het fonds werd gesloten.

#### B.5.14. ARTIKEL 4.58. BIJKOMENDE GARANTIE

##### A) WETTEKST

**4.609.**

##### ***Artikel 4.58. Bijkomende garantie***

**Wanneer in de loop van de vereffeningprocedure blijkt dat de verstrekte garantie voor de betaling van de wettelijke interesten ontoereikend zal zijn, kan de vereffenaar of iedere schuldeiser bij verzoekschrift gericht aan de voorzitter die de openingsbeschikking heeft gegeven vorderen dat de verstrekking van een bijkomende garantie wordt opgelegd.**

**De beschikking vermeldt de termijn waarbinnen de bijkomende garantie moet worden verstrekt. De griffier brengt de beschikking bij gerechtsbrief ter kennis van de fondssteller.**

**Wanneer de bijkomende garantie niet tijdig wordt verstrekt, wordt toepassing gemaakt van artikel 4.57, § 2.**

---

<sup>1041</sup> Zie *supra*, nr. 4.476.

B) TOELICHTING

**4.610.** Wanneer het beperkingsfonds wordt gevormd door middel van een zekerheid, moet deze zekerheid tevens een provisie voor te vervallen interesten omvatten (art. 4.45, § 3). In de praktijk blijkt het echter vaak moeilijk om de duur van de procedure te voorspellen, en gebeurt het naar verluidt geregeld dat de initieel verschaftte zekerheid niet meer volstaat. In dergelijke hypothese dienen zowel de vereffenaar als de schuldeisers over de mogelijkheid te beschikken om de fondssteller bevel te laten opleggen om een bijkomende zekerheid te verschaffen, voor een bijkomende periode aan interesten.

Wanneer de fondssteller de bijkomende zekerheid verschaft, wordt de procedure uiteraard gewoon verder gezet. Wanneer de fondssteller echter weigert een bijkomende zekerheid te verschaffen of niet meer in staat is dit te doen, is de zekerheid niet langer toereikend, en wordt toepassing gemaakt van artikel 4.57, § 2.

B.5.15. ARTIKEL 4.59. RECHTSKRACHT VAN EN BEZWAAR TEGEN DE BESCHIKKINGEN

A) WETTEKST

**4.611.**

***Artikel 4.59. Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen***

**§ 1.** De beschikkingen van de voorzitter brengen geen nadeel toe aan de zaak zelf. Zij zijn uitvoerbaar bij voorraad.

**§ 2.** Tegen de beschikkingen van de voorzitter kan uitsluitend bezwaar worden ingediend op de wijze bepaald in de hieronder volgende paragrafen.

**§ 3.** Het bezwaar tegen de openingsbeschikking en de beschikbaarheidsbeschikking wordt gebracht voor de rechtbank van koophandel waarvan de voorzitter de beschikking gewezen heeft. Het bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de in artikel 4.51, § 3 voorgeschreven bekendmaking in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

Het bezwaar wordt ingediend door de neerlegging van een verzoekschrift ter griffie.

Het verzoekschrift wordt door de griffie bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de vereffenaar, de bekende schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht te zijn gevormd.

Het bezwaar is van rechtswege gericht tegen zowel de openingsbeschikking als de beschikbaarheidsbeschikking.

Het bezwaar wordt ingeleid op de eerstvolgende zitting van de rechtbank.

Na afloop van de in het eerste lid bepaalde termijn, worden alle bezwaren door de rechtbank gevoegd.

De rechtbank van koophandel oordeelt ten gronde over alle betwistingen betreffende de vorming van het beperkingsfonds, zonder daarbij gebonden te zijn door de beschikkingen van de voorzitter.

Zij kan beslissen:

1° dat het beperkingsfonds op rechtsgeldige wijze werd gevormd; of

2° dat het beperkingsfonds niet mag worden gevormd of dat het wordt ontbonden; of

3° dat het bedrag van het beperkingsfonds of de wijze waarop het werd gevormd moeten

worden aangepast.

In het geval bedoeld in het achtste lid, 3°, bepaalt de rechtbank de termijn waarbinnen de aanpassing moet worden uitgevoerd. Het vonnis wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de vijf dagen na zijn dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in:

1° in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

2° in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in het arrondissement waar de rechtbank zetelt;

3° indien nuttig, in een of meer buitenlandse op de scheepvaart gerichte publicaties;

4° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Wanneer de aanpassing niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt toepassing gemaakt van artikel 4.57, § 2.

Hangende de bezwaarprocedure blijven de in artikel 4.9 bepaalde rechtsgevolgen van de fondsvorming gelden en kunnen in voorkomend geval tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen worden verricht.

§ 4. Het bezwaar tegen andere beschikkingen van de voorzitter inzake een beperkingsfonds dan deze bedoeld in § 3, zoals deze bedoeld in artikel 4.58, wordt eveneens voor de rechtbank van koophandel gebracht. Dit bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de datum van de beschikking. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

De rechtbank van koophandel oordeelt ten gronde, zonder door de beschikkingen van de voorzitter gebonden te zijn.

§ 5. Het vonnis van de rechtbank op bezwaar tegen beschikkingen van de voorzitter betreffende het beperkingsfonds heeft gezag van gewijsde jegens eenieder.

#### B) TOELICHTING

**4.612.** Aan de fondssteller moet de mogelijkheid worden geboden om snel en eenvoudig een fonds te vormen, zodat hij zich kan beroepen op de rechtsgevolgen en de bescherming die een fonds biedt. De beschikkingen van de voorzitter ter zake zijn dan ook uitvoerbaar bij voorraad. De voorzitter oefent slechts een beperkte, *prima facie* controle uit. Het spreekt dan ook voor zich dat bij latere betwistingen de rechter ten gronde niet door de beschikkingen van de voorzitter is gebonden. Dit alles is ook onder de gelding van de Zeewet het geval (art. 48, § 7, dat verwijst naar art. 1039 Ger.W.).

**4.613.** De beschikkingen van de voorzitter kunnen enkel worden aangevochten op de wijze en binnen de termijn vastgelegd in de §§ 2 e.v. Indien binnen bedoelde termijn geen betwisting volgt, staat inz. de rechtsgeldigheid van de fondsvorming definitief vast, en kan geen enkele rechter er nog anders over oordelen.

**4.614.** De fondssteller kan op een eenvoudige en snelle wijze een beperkingsfonds vormen. Nadien moet aan de schuldeisers de mogelijkheid worden geboden om de fondsvorming aan te vechten, en ten gronde te laten beoordelen of het fonds inderdaad rechtsgeldig werd gevormd. Daarbij is van het grootste belang dat al deze betwistingen worden geconcentreerd bij één enkele rechtbank, en dit zowel op nationaal vlak als op internationaal vlak. Wanneer verschillende rechters, elk voor zich, gaan beoordelen of het beperkingsfonds al dan niet rechtsgeldig is gevormd, zijn tegenstrijdige uitspraken bijna onvermijdelijk.

Enkel de rechtbank van koophandel, bij wiens voorzitter het fonds is gevormd, mag oordelen over de vragen betreffende de rechtsgeldigheid van het fonds. Andere rechters, zoals

bijvoorbeeld de rechter die moet oordelen over de vordering ten gronde van een schuldeiser en de aansprakelijkheid van de fondssteller, zijn wat betreft de rechtsgeldigheid van het fonds niet bevoegd.

Er wordt uitdrukkelijk geopteerd voor neutrale termen als "bezwaar" en "bezwaar indienen"; er wordt geen gebruik meer gemaakt van de term "verzet", die in het huidige artikel 48, § 5, vierde lid van de Zeewet wordt gehanteerd. Aldus wordt beoogd verwarring te vermijden met de procedures van verzet en derdenverzet in de zin van het Gerechtelijk Wetboek. Een schuldeiser die bezwaar aantekent tegen de beschikkingen van de voorzitter, start daardoor een procedure ten gronde voor de rechtbank van koophandel, die wordt beheerst door de normale procedureregels inzake procedures ten gronde, met dien verstande dat het gaat om een rechtspleging op verzoekschrift.

**4.615.** Betwistingen betreffende de rechtsgeldigheid van het gevormde fonds worden gebracht voor de rechtbank van koophandel waarvan de voorzitter de beschikkingen heeft gegeven, binnen een termijn van drie maanden na de publicatie van de tweede beschikking. Deze termijn van drie maanden wordt desgevallend verlengd met de afstandstermijnen voorzien in artikel 55 Ger.W. Dit wordt bepaald in de voorgestelde § 3, dat niet wezenlijk afwijkt van de regeling in de Zeewet (art. 48, § 5, vierde lid).

**4.616.** Wanneer een bezwaar wordt ingediend, verwittigt de griffie, steeds luidens de voorgestelde § 3, de vereffenaar, de bekende schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd, zodat zij desgewenst in de procedure kunnen tussenkomen om hun standpunt kenbaar te maken.

**4.617.** De voorgestelde § 3 regelt verder de behandeling van de bezwaren door de rechtbank.

De rechtbank beoordeelt alle mogelijke vragen die m.b.t. de rechtsgeldigheid van de fondsvorming kunnen rijzen, zoals bijv. de vraag of het fonds werd gevormd op een door het toepasselijke Verdrag toegelaten plaats, of de fondssteller behoort tot een categorie personen die de aansprakelijkheidsbeperking kan invoeren, of het beperkingsbedrag correct is berekend, of de fondssteller zich al dan niet schuldig heeft gemaakt aan een beperkingdoorbrekend gedrag, enz.<sup>1042</sup> De procedure die aldus bij de rechtbank aanhangig wordt gemaakt is een gewone procedure ten gronde, geen verzetsprocedure of procedure van derdenverzet in de zin van het Gerechtelijk Wetboek. De rechtbank is in deze procedure uiteraard niet gebonden door de beschikkingen die de voorzitter heeft gewezen.

Het bezwaar heeft steeds en van rechtswege betrekking op de beide beschikkingen van de voorzitter. Onder de Zeewet kan, althans volgens de klassieke Belgische opvatting<sup>1043</sup>, tegen de beide beschikkingen *afzonderlijk* verzet worden ingediend, en geldt ter zake bovendien een verschillende termijn. Doorgaans zal pas bezwaar worden ingediend na de publicatie van de tweede beschikking, aangezien de schuldeisers normaal slechts dan van de vorming van het beperkingsfonds kennis krijgen. Indien een schuldeiser echter toch op de hoogte zou zijn van het feit dat de fondssteller een verzoekschrift heeft ingediend en een openingsbeschikking heeft bekomen, staat het hem vrij om onmiddellijk bezwaar aan te tekenen, zonder de tweede beschikking af te wachten. Ook in dergelijke hypothese wordt de rechtbank met de volledige problematiek van de fondsvorming gevat.

Indien de rechtbank een bezwaar gegrond acht, kan zij het fonds laten ontbinden. Als alternatief

---

<sup>1042</sup> Vgl. onder het huidige recht Stevens Bva, 166-167, nr. 328.

<sup>1043</sup> Zie *supra*, nr. 4.381.

kan zij echter, waar mogelijk, aanpassingen van het fonds bevelen. Een aanpassing zal uiteraard niet altijd geschikt zijn. Indien de rechtbank bijv. vaststelt dat de fondssteller niet behoort tot een categorie personen die gerechtigd is de beperking in te roepen, kan dit niet worden gecorrigeerd. Waar correctie echter wel mogelijk is, bijv. in geval van een verkeerd berekend bedrag, worden overbodige procedures aldus vermeden. Anders zou de fondssteller zich immers gedwongen zien om een volledig nieuwe beperkingsprocedure op te starten. Indien de rechtbank een aanpassing beveelt, stelt zij ook de termijn vast waarbinnen de aanpassing moet worden uitgevoerd. Dergelijk vonnis moet ook worden bekendgemaakt, aangezien het voor de schuldeisers een aanzienlijk belang kan hebben.

**4.618.** Wanneer tegen een beperkingsfonds bezwaar wordt ingediend, blijven de rechtsgevolgen van de fondsvorming gelden totdat de rechtbank uitspraak heeft gedaan. Dit is uitdrukkelijk bepaald in § 3, laatste lid. Hangende de bezwaarprocedure kan de fondssteller zich dus blijven beroepen op de bescherming die het fonds hem biedt, inz. op het gebied van beslagprocedures. Hierboven werd reeds uiteengezet waarom wordt afgezien van een regeling i.v.m. de rechterlijke schorsing van de rechtsgevolgen<sup>1044</sup>.

**4.619.** Paragraaf 3 betreft de meest voorkomende vorm van bezwaar. De voorzitter kan echter ook in sommige andere gevallen beschikkingen wijzen, zo bijv. omtrent een bijkomende zekerheid voor interesten (art. 4.58), waartegen eveneens bezwaar kan worden aangetekend. De indiening van dergelijk bezwaar wordt geregeld door de voorgestelde § 4.

**4.620.** De vorming van een beperkingsfonds is *in se* een vorm van globale betaling aan alle schuldeisers ten opzichte waarvan de beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen. De beschikkingen i.v.m. het beperkingsfonds dienen dan ook t.o.v. al deze schuldeisers te gelden. De situatie zou nutteloos worden gecompliceerd indien de vorming van een beperkingsfonds t.o.v. bepaalde schuldeisers als ongeldig zou worden beschouwd, terwijl zij t.o.v. andere schuldeisers wel geldig zou zijn. De voorgestelde § 5 geeft hiervoor een oplossing.

---

<sup>1044</sup> Zie *supra*, nr. 4.382.

## B.2. BINNENSCHEPEN

### B.2.1. ALGEMENE BEPALINGEN

#### B.2.1.1. ARTIKEL 4.60. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

##### A) WETTEKST

4.621.

### Onderafdeling B – Binnenschepen

#### § I. Algemene bepalingen

##### *Artikel 4.60. Begripsomschrijvingen*

§ 1. In deze Onderafdeling wordt onder

1° “CLNI-Verdrag”: het Verdrag van Straatsburg van 4 november 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI), zoals later gewijzigd door akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;

2° “scheepseigenaar”: de eigenaar, huurder, bevrachter en de beheerder van een schip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een binnenschip is gelegd;

3° “binnenschip” en “schip”: een binnenschip, met inbegrip van draagvleugelboten, veerponten en kleine vaartuigen, maar niet luchtkussenvoertuigen; met schepen worden gelijkgesteld baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard;

4° “berger” betekent iedere persoon die diensten verricht rechtstreeks verband houdende met bergingswerkzaamheden, welke mede werkzaamheden omvatten bedoeld in artikel 4.65, § 1, 4°, 5° en 6°;

5° “vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip”: alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon:

a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers, of

b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten;

6° “rekeneenheid”: het bijzonder trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

§ 2. In deze Onderafdeling omvat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar mede aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsvordering.

##### B) TOELICHTING

**4.622.** I.v.m. de voorgestelde § 1, 1° dient herinnerd aan de in artikel 20 van het CLNI-Verdrag opgenomen regeling betreffende de wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen. De hier voorgestelde bepaling heeft uiteraard niet de bedoeling de aldaar beschreven specifieke wijzigingsprocedure te beïnvloeden.

**4.623.** De in § 1, 2°, 3° en 4° voorgestelde begripsbepalingen zijn overgenomen uit artikel 1.2 van het CLNI-Verdrag. Ook zij moeten verdragsautonoom worden uitgelegd.



**4.624.** De definitie onder § 2, 5° berust op artikel 7.2 van het CLNI-Verdrag. Hoewel deze definitie luidens de verdragstekst alleen geldt voor de toepassing van artikel 7 van het CLNI-Verdrag, is het wetgevingstechnisch verkieslijk om ze in het hier voorgestelde artikel thuis te brengen.

**4.625.** De definitie onder § 2, 6° berust op artikel 8.1, eerste zin van het CLNI-Verdrag.

**4.626.** De voorgestelde § 2 berust op artikel 1.4 van het CLNI-Verdrag.

#### B.2.1.2. ARTIKEL 4.61. UITLEGGING

##### A) WETTEKST

**4.627.**

#### ***Artikel 4.61. Uitlegging***

**Deze Onderafdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met het CLNI-Verdrag.**

##### B) TOELICHTING

**4.628.** De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 4.30.

#### B.2.1.3. ARTIKEL 4.62. INTERNATIONALE TOEPASSING

##### A) WETTEKST

**4.629.**

#### ***Artikel 4.62. Internationale toepassing***

**§ 1.** Deze Onderafdeling is van toepassing op de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een schip of van een berger, wanneer op het tijdstip van de gebeurtenis waaruit de vorderingen zijn voortgekomen:

1° het schip op een waterweg heeft gevaren die onderworpen is aan het regime van de Herzene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 of aan dat van het Verdrag van Luxemburg van 27 oktober 1956 betreffende de bevaarbaarmaking van de Moezel, of op om het even welke waterweg in België;

2° hulp is verleend binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen aan een in gevaar verkerend schip of aan de lading van zulk een schip; of

[3° een binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip of de lading van zulk schip vlotgebracht, verwijderd, vernietigd of onschadelijk gemaakt is.]

Deze Onderafdeling is ook van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van een berger die vanaf een binnenschip hulp verleent aan een zeeschip dat in het gebied van een van de bedoelde waterwegen in gevaar verkeert of aan de lading van zulk schip.

**§ 2.** Vragen van procesrecht met het oog op de toepassing van artikel 4.73 worden beheerst door de Belgische wet.

**§ 3. Onverminderd de bepalingen van deze Onderafdeling worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een in België gevormd beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels beheerst door de Belgische wet.**

B) TOELICHTING

**4.630.** De voorgestelde § 1 berust op artikel 15.1 van het CLNI-Verdrag. In § 1, 1<sup>o</sup> is de in artikel 15.2 van het CLNI-Verdrag bedoelde uitbreiding ingewerkt.

I.v.m. de tussen vierkante haakjes geplaatste passage wordt nogmaals verwezen naar de nadere voorstellen i.v.m. wrakkenruiming welke worden opgenomen in het publiekrechtelijke luik van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek<sup>1045</sup>.

**4.631.** De voorgestelde § 2 berust op artikel 10.3 van het CLNI-Verdrag.

**4.632.** De voorgestelde § 3 berust op artikel 14 van het CLNI-Verdrag.

**4.633.** Nadere nationale IPR-verwijzingsregels dienen niet te worden opgenomen. Eventueel kan worden teruggvallen op de Rome I-Verordening en de Rome II-Verordening.

**4.634.** In de Nederlandstalige versie van deze Onderafdeling wordt omwille van de wetgevingstechnische consistentie vastgehouden aan de elders in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gebruikte term “berger”<sup>1046</sup>, hoewel hij niet voorkomt in de authentieke Nederlandse versie van het CLNI-Verdrag. De Franse tekst van het Verdrag gebruikt de termen “assistant”, “assistance” en “sauvetage”; de Duitse stelt “Berger” en “Retter” gelijk en gebruikt de begrippen “Bergung” zowel als “Hilfeleistung”. Nu het bedoelde begrip nader, en wel breed, wordt gedefinieerd, en sowieso een verdragsconforme uitlegging vereist is, levert deze terminologische aanpassing geen bezwaar op.

B.2.2. HET RECHT OP BEPERKING

B.2.2.1. ARTIKEL 4.63. TOT AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING GERECHTIGDE PERSONEN

A) WETTEKST

**4.635.**

**§ II. Het recht op beperking**

***Artikel 4.63. Tot aansprakelijkheidsbeperking gerechtigde personen***

**§ 1.** Scheepseigenaars en bergers kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 4.65 genoemde vorderingen overeenkomstig deze Onderafdeling.

**§ 2.** Indien een van de vorderingen genoemd in artikel 4.65 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of berger aansprakelijk is, is die persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in deze Onderafdeling.

<sup>1045</sup> Zie hierover inz. *supra*, nrs. 4.7 en 4.490.

<sup>1046</sup> Zie *supra*, nr. 4.505 en de verwijzingen aldaar.

§ 3. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig deze Onderafdeling beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.

B) TOELICHTING

4.636. De voorgestelde bepaling berust op artikel 1.1, 1.3 en 1.5 van het CLNI-Verdrag.

B.2.2.2. ARTIKEL 4.64. ERKENNING VAN AANSPRAKELIJKHEID

A) WETTEKST

4.637.

*Artikel 4.64. Erkenning van aansprakelijkheid*

Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

B) TOELICHTING

4.638. De voorgestelde bepaling is de overname van artikel 1.6 van het CLNI-Verdrag.

B.2.2.3. ARTIKEL 4.65. VORDERINGEN VATBAAR VOOR BEPERKING

A) WETTEKST

4.639.

*Artikel 4.65. Vorderingen vatbaar voor beperking*

§ 1. Behoudens de artikelen 4.66 en 4.67 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid:

1° vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, dokken, waterwegen, sluizen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van het schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie daarvan of met bergingswerkzaamheden, alsmede alle andere daaruit voortvloeiende schade;

2° vorderingen met betrekking tot schade die voortvloeit uit vertraging bij het vervoer van lading, passagiers of hun bagage;

3° vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere rechten dan die uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met bergingswerkzaamheden;

[4° vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;]

[5° vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip;]

6° vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de

aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig deze Onderafdeling kan beperken, alsmede andere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.

§ 2. De in § 1 genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in § 1, 4° en 5° zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.

B) TOELICHTING

**4.640.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 2 van het CLNI-Verdrag.

Wat betreft de passages tussen haakjes zullen nadere voorstellen worden geformuleerd in het raam van de uitwerking van het publiekrechtelijke Boek van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek<sup>1047</sup>.

B.2.2.4. ARTIKEL 4.66. VORDERINGEN UITGEZONDERD VAN BEPERKING

A) WETTEKST

**4.641.**

***Artikel 4.66. Vorderingen uitgezonderd van beperking***

Deze Onderafdeling is niet van toepassing op:

1° vorderingen uit hoofde van berging of wegens bijdrage in averij-grosse;  
2° vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;  
3° vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip ter zake van kernschade;  
4° vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of berger, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de bergingswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechtverkrijgenden of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of berger volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst tussen de scheepseigenaar of de berger en de ondergeschikten van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 4.69.

B) TOELICHTING

**4.642.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 3 van het CLNI-Verdrag, zoals gewijzigd.

---

<sup>1047</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.522.

#### B.2.2.5. ARTIKEL 4.67. GEDRAGINGEN DIE DE BEPERKING OPHEFFEN

##### A) WETTEKST

4.643.

##### *Artikel 4.67. Gedragingen die de beperking opheffen*

Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, geschied hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

##### B) TOELICHTING

4.644. De voorgestelde bepaling berust op artikel 4 van het CLNI-Verdrag.

#### B.2.2.6. ARTIKEL 4.68. VERREKENING VAN VORDERINGEN

##### A) WETTEKST

4.645.

##### *Artikel 4.68. Verrekening van vorderingen*

Wanneer een persoon, die overeenkomstig deze Onderafdeling gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, worden de respectieve vorderingen met elkaar verrekend en de bepalingen van deze Onderafdeling zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.

##### B) TOELICHTING

4.646. De voorgestelde bepaling berust op artikel 5 van het CLNI-Verdrag.

#### B.2.3. AANSPRAKELIJKHEIDSGRENZEN

##### B.2.3.1. ARTIKEL 4.69. ALGEMENE GRENZEN

##### A) WETTEKST

4.647.

### § III. Aansprakelijkheidsgrenzen

##### *Artikel 4.69. Algemene grenzen*

§ 1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in artikel 4.70, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend:  
1° met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel:

- a) voor een schip, niet bestemd tot het vervoer van goederen, in het bijzonder een passagiersschip, 200 rekeneenheden per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
- b) voor een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van het schip, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
- c) voor een duw- of sleepboot, 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
- d) voor een duwboot die op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, wordt het overeenkomstig littera c) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de geduwde bakken; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat de duwboot hulp heeft verleend aan een of meer van deze duwbakken;
- e) voor een schip voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, wordt het overeenkomstig litterae a), b) of c) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere schepen; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat dit schip hulp heeft verleend aan een of meer van de gekoppelde schepen;
- f) voor drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal in de zin van artikel 4.60, § 1, 3°, hun waarde op het tijdstip van het voorval;
- 2° met betrekking tot alle andere vorderingen, de helft van de onder het 1° genoemde bedragen;
- 3° wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig het 1°, onvoldoende is voor de volledige betaling der daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig het 2° beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de onder het 1° genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de onder het 2° genoemde vorderingen;
- 4° in geen geval kunnen de aansprakelijkheidsgrenzen lager zijn dan 20.000 rekeneenheden met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel en dan 100.000 rekeneenheden met betrekking tot alle andere vorderingen.

§ 2. De in § 1, 4° genoemde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op een berger die hulp verleent aan een binnenschip en die geen werkzaamheden verricht vanaf een binnenschip of zeeschip of voor een berger die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het binnenschip waaraan hij hulp verleent.

#### B) TOELICHTING

**4.648.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 6 van het CLNI-Verdrag.

Wat betreft de nationale voorrangsregeling m.b.t. vorderingen wegens beschadiging van waterweg- en haveninfrastructuur die mogelijk wordt gemaakt door artikel 6.3 van het CLNI-Verdrag, is hier geen bepaling opgenomen, omdat deze kwestie wordt overgelaten aan de gewestelijke regelgevers.

#### B.2.3.2. ARTIKEL 4.70. GRENZEN VOOR VORDERINGEN VAN PASSAGIERS

##### A) WETTEKST

4.649.

##### *Artikel 4.70. Grenzen voor vorderingen van passagiers*

Met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, beloopt de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar een bedrag van 60.000 rekeneenheden, vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat; is het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgeschreven, dan wordt die beperking bepaald door het aantal passagiers dat het schip op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd.

Deze grenzen kunnen niet lager zijn dan 720.000 rekeneenheden en kunnen niet hoger zijn dan de volgende bedragen:

1° 3 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 100 passagiers;

2° 6 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 180 passagiers;

3° 12 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van meer dan 180 passagiers.

##### B) TOELICHTING

**4.650.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 7.1 van het CLNI-Verdrag, zoals gewijzigd. De begripsomschrijving vervat in artikel 7.2 van het CLNI-Verdrag is geïntegreerd in het hierboven reeds toegelichte artikel 4.60, § 1, 5°.

#### B.2.3.3. ARTIKEL 4.71. OMREKENING IN DE NATIONALE MUNT

##### A) WETTEKST

4.651.

##### *Artikel 4.71. Omrekening in de nationale munt*

De in de artikelen 4.69 en 4.70 genoemde bedragen worden omgerekend in de in België wettelijk gangbare munt volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht of de in artikel 4.76 bedoelde garantie is verstrekt.

De waarde van de gangbare munt, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

##### B) TOELICHTING

**4.652.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 8.1 van het CLNI-Verdrag. De eerste zin van deze laatste bepaling is ingewerkt in het hierboven reeds toegelichte artikel 4.60, § 1, 6°.

A) WETTEKST

4.653.

*Artikel 4.72. Samenloop van vorderingen*

§ 1. Onverminderd § 2 en 3 zijn de overeenkomstig artikel 4.69 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis:

1° tegen de persoon of de personen, genoemd in artikel 4.60, § 1, 2° en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of  
2° tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en tegen de berger of bergers, die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of

3° tegen de berger of bergers die niet vanaf een binnenschip of een zeeschip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten aan boord van het schip waaraan hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

§ 2. Wordt volgens artikel 4.69, § 1, 1°, d), het aansprakelijkheidsbedrag voor een duwboot die, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval, verhoogd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbakken, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, het aansprakelijkheidsbedrag voor iedere duwbak verminderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbak.

§ 3. Wordt volgens artikel 4.69, § 1, 1°, e), het aansprakelijkheidsbedrag voor een schip, voorzien van voortbewegingswerktuigen, dat, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit hetzelfde voorval, vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere met dit schip gekoppelde schepen, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, het aansprakelijkheidsbedrag voor ieder gekoppeld schip verminderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van het gekoppelde schip.

§ 4. De volgens artikel 4.70 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval en ingesteld worden tegen de persoon of personen, genoemd in artikel 4.60, § 1, 2°, met betrekking tot het in artikel 4.70 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

B) TOELICHTING

4.654. De voorgestelde bepaling berust op artikel 9 van het CLNI-Verdrag.



## B.2.4. BEPERKINGSPROCEDURE ZONDER FONDSVORMING

### B.2.4.1. ARTIKEL 4.73. BEGINSLEN

#### A) WETTEKST

4.655.

#### **§ IV. Beperkingsprocedure zonder fondsvorming**

##### ***Artikel 4.73. Beginselen***

**De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds, zoals bedoeld in artikel 4.76, is gevormd.  
Zulks kan gebeuren in elke procedure, met inbegrip van een beslagprocedure, en tot aan de sluiting van de debatten.**

#### B) TOELICHTING

**4.656.** Het eerste lid van de voorgestelde § 1 neemt artikel 10.1, eerste zin van het CLNI-Verdrag over.

Het tweede lid correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.42, tweede lid.

### B.2.4.2. ARTIKEL 4.74. RECHTSGEVOLGEN

#### A) WETTEKST

4.657.

##### ***Artikel 4.74. Rechtsgevolgen***

**Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds:**

**1° worden in beslag genomen goederen of andere verstrekte garanties niet vrijgegeven, maar kunnen deze laatste tot het toepasselijke beperkingsbedrag worden teruggebracht;  
2° zijn de bepalingen van artikel 4.87, § 1, 5, 6 en 7 van overeenkomstige toepassing.**

#### B) TOELICHTING

**4.658.** De onder het 1° voorgestelde regel correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.43, 1°.

**4.659.** Het onder het 2° voorgestelde vormt de overname in de interne wetgeving van artikel 10.2 van het CLNI-Verdrag.

#### B.2.4.3. ARTIKEL 4.75. VEROORDELING EN INTEREST

##### A) WETTEKST

4.660.

##### *Artikel 4.75. Veroordeling en interest*

Ingeval de verweerder de beperking van aansprakelijkheid zonder fondsvorming inroept in een procedure ten gronde, doet de rechter achtereenvolgens uitspraak over de gegrondheid van de vordering, en, in voorkomend geval, over het recht om de aansprakelijkheid te beperken en over het toepasselijke beperkingsbedrag.

Het bedrag tot betaling waarvan de verweerder desgevallend wordt veroordeeld, wordt verhoogd met de wettelijke interesten van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid tot de dag van de betaling.

##### B) TOELICHTING

4.661. De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.44.

#### B.2.5. BEPERKINGSPROCEDURE MET FONDSVORMING

##### B.2.5.1. ARTIKEL 4.76. BEGINSELEN

##### A) WETTEKST

4.662.

#### § V. Beperkingsprocedure met fondsvorming

##### *Artikel 4.76. Beginselen*

§ 1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een beperkingsfonds vormen.

§ 2. Het beperkingsfonds kan slechts worden gevormd zodra de voorzitter van de rechtbank van koophandel een beperkingsprocedure heeft geopend.

§ 3. Het beperkingsfonds moet gevormd worden ten belope van de in de artikelen 4.69 en 4.70 vermelde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen waarvoor de persoon die het fonds vormt, aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de rente te rekenen vanaf de datum van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd.

§ 4. Een beperkingsfonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het verstrekken van een garantie die aanvaardbaar is en door de rechter voldoende wordt geacht.

De garantie is aanvaardbaar indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar zal zijn zodra de garantie verstrekt is.

De garantie is voldoende indien haar bedrag overeenstemt met het bedrag waartoe de aansprakelijkheid kan worden beperkt, vermeerderd met de wettelijke interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur.

De derde die zich borg stelt of een andere garantie verschaft, kan niet de uitwinning van de hoofdschuldenaar vorderen.

Op advies van de Commissie Maritiem Recht kan de Koning betreffende de in de vorige leden bedoelde garanties nadere regels vaststellen. In het bijzonder kan Hij regels vaststellen betreffende de zetel of de vestigingsplaats van de banken die een garantie kunnen verschaffen, en bepalen welke andere garanties dan bankgaranties kunnen worden verstrekt en aan welke voorwaarden deze moeten voldoen.

§ 5. Elk overeenkomstig deze Afdeling gevormd beperkingsfonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.

§ 6. Een fonds dat is gevormd door een van de personen, genoemd in artikel 4.72, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 4.72, § 4 dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle in in artikel 4.72, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 4.72, § 4 genoemde personen.

§ 7. Schuldeisers die vorderingen hebben tegen personen die aansprakelijk zijn met betrekking tot meer dan één schip kunnen deze in elke beperkingsprocedure aangeven voor het volledige bedrag.

§ 8. Vorderingen die niet vatbaar zijn voor beperking worden vervolgd onafhankelijk van de beperkingsprocedure.

#### B) TOELICHTING

4.663. Het voorgestelde artikel is deels de overname van artikel 11 van het CLNI-Verdrag, deels de herhaling van de regels vervat in het hierboven reeds toegelichte artikel 4.45.

#### B.2.5.2. ARTIKEL 4.77. VERZOEKSCHRIFT TOT OPENING VAN EEN BEPERKINGSPROCEDURE

##### A) WETTEKST

4.664.

#### *Artikel 4.77. Verzoekschrift tot opening van een beperkingsprocedure*

§ 1. De vordering tot opening van een beperkingsprocedure met fondsvorming wordt ingesteld door de neerlegging van een verzoekschrift gericht aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel.

§ 2. De territoriale bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank van koophandel wordt bepaald door artikel 627, 10° van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 3. Op het in § 1 bedoelde verzoekschrift is artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

Bovendien vermeldt het verzoekschrift:

1° de nationaliteit en de naam van het schip;

2° het schadeverwekkend voorval, met vermelding van datum en plaats;

3° het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals de verzoeker het heeft geraamd; en

4° de wijze waarop de verzoeker voornemens is het beperkingsfonds te vormen, met

name in speciën of door het verstrekken van een garantie.

§ 4. Bij het verzoekschrift worden gevoegd:

1° de door de verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij de beperking van zijn aansprakelijkheid wenst in te roepen, met vermelding, zo mogelijk, van eenieders woonplaats, alsook van het definitief of voorlopig bedrag en van de aard van elke schuldvordering;

2° alle stukken tot staving van de berekening van het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.

§ 5. In één verzoekschrift kan de opening van een beperkingsprocedure voor meer dan één fonds worden gevorderd.

De opening van door verschillende Onderafdelingen geregelde beperkingsfondsen kan echter niet in hetzelfde verzoekschrift worden gevorderd.

B) TOELICHTING

4.665. De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.46.

B.2.5.3. ARTIKEL 4.78. DOSSIER TER GRIFFIE

A) WETTEKST

4.666.

***Artikel 4.78. Dossier ter griffie***

Voor elk beperkingsfonds wordt ter griffie een dossier gehouden waarin minstens worden opgenomen:

1° een voor eensluidend verklaard afschrift van de beschikkingen van de voorzitter en van de vonnissen gewezen op bezwaar;

2° een voor eensluidend verklaard afschrift van de bekendmakingen bedoeld in artikel 4.82, § 3 en van de brieven bedoeld in artikel 4.82, § 4;

3° een overzichtstabel van de ingediende schuldvorderingen, die wordt opgemaakt onder de verantwoordelijkheid van de griffier; en

4° de adviezen van de vereffenaar.

Elke belanghebbende kan kosteloos inzage nemen van het dossier en er, mits hij de griffierechten betaalt, een afschrift van ontvangen.

B) TOELICHTING

4.667. De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.47.

#### B.2.5.4. ARTIKEL 4.79. OPENINGSBESCHIKKING

##### A) WETTEKST

4.668.

##### *Artikel 4.79. Openingsbeschikking*

§ 1. Op voorwaarde dat het aangeboden beperkingsfonds en de wijze waarop het wordt gesteld in overeenstemming zijn met de wet en in het bijzonder met artikel 4.76, § 3 en 4, verleent de voorzitter van de rechtbank van koophandel een beschikking waarbij de beperkingsprocedure met fondsvorming wordt geopend.

Wanneer niet aan de in het vorige lid bepaalde voorwaarden is voldaan, kan de voorzitter de verzoeker machtigen om het fonds te vormen voor een ander bedrag of op een andere wijze.

§ 2. De openingsbeschikking bepaalt op welke wijze het beperkingsfonds kan worden gevormd en vermeldt de termijn waarbinnen de storting moet worden gedaan respectievelijk de garantie moet worden verstrekt.

De in het eerste lid bedoelde termijn bedraagt ten hoogste één maand:

1° vanaf de mededeling door de vereffenaar van de rekening waarop moet worden gestort; hetzij

2° vanaf de datum van de beschikking, ingeval een garantie moet worden verstrekt. Wanneer de storting niet tijdig gedaan is of de garantie niet tijdig is verstrekt, vervalt de openingsbeschikking.

§ 3. In de openingsbeschikking wordt een vereffenaar van het fonds aangesteld.

§ 4. De openingsbeschikking bepaalt de door de verzoeker aan de vereffenaar te betalen provisie voor de kosten van de beperkingsprocedure. De betaling moet gebeuren binnen de termijn bedoeld in § 2.

##### B) TOELICHTING

4.669. De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.48.

#### B.2.5.5. ARTIKEL 4.80. VEREFFENAARS

##### A) WETTEKST

4.670.

##### *Artikel 4.80. Vereffenaars*

§ 1. De vereffenaars van een beperkingsfonds worden gekozen uit de advocaten ingeschreven op een lijst bijgehouden door de algemene vergadering van de territoriaal bevoegde rechtbank van koophandel. Deze advocaten moeten een bijzondere opleiding hebben genoten en waarborgen inzake bekwaamheid op het gebied van het scheepvaartrecht bieden. Op advies van de Commissie Maritiem Recht regelt de Koning nader de procedure van voordracht van de kandidaten en desgevallend de opleidings- en bekwaamheidsvereisten.

§ 2. Tegen elke beslissing waarbij de inschrijving op de lijst van vereffenaars wordt geweigerd of waarbij een inschrijving wordt weggelaten, kan hoger beroep worden ingesteld voor het hof van beroep. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt. De termijn van hoger beroep is één maand te rekenen van de dag van de kennisgeving van de beslissing. In voorkomend geval beveelt het hof de inschrijving op de lijst.

§ 3. Een persoon die op de lijst staat, kan op eigen verzoek door de algemene vergadering van de rechtbank van koophandel van de lijst worden weggelaten. De algemene vergadering laat eveneens de personen weg die niet meer als advocaat zijn ingeschreven op het tableau van een Orde van Advocaten. Een persoon kan eveneens van de lijst worden weggelaten ter uitvoering van een vonnis dat is gewezen op dagvaarding door het openbaar ministerie. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt.

§ 4. Bij de inschrijving op de lijst leggen de vereffenaars ten overstaan van de voorzitter van de rechtbank de eed af in de volgende bewoordingen:

“Ik zweer getrouwheid aan de Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgische volk. Ik zweer mijn opdrachten in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te zullen vervullen.”; of

“Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du Peuple belge. Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité.”; of

“Ich schwöre Treue dem König, Gehorsam der Verfassung und den Gesetzen des belgischen Volkes. Ich schwöre den mir erteilten Aufträge auf Ehre und Gewissen, genau und ehrlich zu erfüllen.”

§ 5. De vereffenaar kan worden belast met de vereffening van meer dan één beperkingsfonds.

§ 6. De vereffenaar bevestigt dat hij zijn ambt in een bepaalde zaak aanvaardt door uiterlijk de vijfde werkdag volgend op de aanstelling ter griffie het proces-verbaal van aanstelling te ondertekenen.

De vereffenaar meldt elke vorm van tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid aan de voorzitter van de rechtbank. De voorzitter oordeelt of de gemelde tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid de uitvoering van de opdracht als vereffenaar verhindert.

§ 7. De rechtbank van koophandel kan te allen tijde de vereffenaar of één van hen vervangen of hun aantal vermeerderen of verminderen.

De vereffenaar van wie de vervanging wordt overwogen, wordt vooraf opgeroepen en gehoord in raadkamer. Het vonnis wordt uitgesproken in openbare terechtzitting.

Het vonnis waarbij de vervanging van een vereffenaar wordt uitgesproken, wordt door toedoen van de griffier te zijner kennis gebracht. Het wordt door toedoen van de griffier binnen vijf dagen na de dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad.

Indien de vereffenaar wordt vervangen op eigen verzoek, wordt dit uitdrukkelijk in de voornoemde bekendmaking vermeld.

§ 8. Het ereloon van de vereffenaar wordt door de voorzitter bepaald in de in artikel 4.88, § 4 bedoelde beschikking. Dit geschiedt met inachtneming van de aard en de

complexiteit van de beperkingsprocedure. Het ereloon mag niet uitsluitend worden uitgedrukt in een procentuele vergoeding op basis van het bedrag van het beperkingsfonds.

B) TOELICHTING

4.671. De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.49.

B.2.5.6. ARTIKEL 4.81. VORMING VAN HET BEPERKINGSFONDS

A) WETTEKST

4.672.

*Artikel 4.81. Vorming van het beperkingsfonds*

§ 1. Ingeval het beperkingfonds wordt gevormd in speciën, duidt de vereffenaar de instelling aan waarbij het geld wordt gestort. Deze storting geschiedt op naam van de vereffenaar qualitate qua. De interesten op de gestorte bedragen maken van het beperkingsfonds deel uit.

§ 2. Ingeval het beperkingsfonds wordt gevormd door het verstrekken van een garantie, geschiedt zulks in het voordeel van de vereffenaar qualitate qua.

B) TOELICHTING

4.673. De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.50.

B.2.5.7. ARTIKEL 4.82. BESCHIKBAARHEIDSBESCHIKKING

A) WETTEKST

4.674.

*Artikel 4.82. Beschikbaarheidsbeschikking*

§ 1. Op verslag van de vereffenaar waarin wordt bevestigd dat de bedragen zijn gestort respectievelijk de garantie is verstrekt, en waarin wordt medegedeeld dat de kostenprovisie is betaald, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 2. Indien de vereffenaar de omrekening in euro door de fondssteller niet correct acht, maakt hij hiervan melding in zijn verslag. In dat geval kan de voorzitter bij beschikking de nodige aanpassingen bevelen en de termijn vaststellen waarbinnen deze moeten worden uitgevoerd. Op verslag van de vereffenaar waarin vervolgens wordt bevestigd dat de aanpassingen zijn uitgevoerd, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 3. De beschikking wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de vijf dagen na haar dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt:

1° in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

- 2° in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in het arrondissement waar de rechtbank zetelt;  
3° indien nuttig, in een of meer buitenlandse op de scheepvaart gerichte publicaties;  
4° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Het uittreksel vermeldt:

- 1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de verzoeker, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, plaats van geboorte en woonplaats;  
2° de datum en het rolnummer van de beschikking en de voorzitter die de beschikking heeft gewezen;  
3° het bedrag van het beperkingsfonds;  
4° de naam, de voornamen en het adres van de vereffenaar; en  
5° de door de vereffenaar bepaalde termijn om aangifte van schuldvordering te doen; indien te verwachten valt dat buitenlandse schuldeisers aangifte zullen doen, bedraagt deze termijn minstens zes maanden.

§ 4. Bovendien zendt de vereffenaar binnen de vijf dagen na de dagtekening van de beschikking een ter post aangetekende brief aan de bekende schuldeisers. De brief bevat dezelfde gegevens als het uittreksel bedoeld in § 3 en vermeldt in welke editie van het Belgisch Staatsblad en in welke andere publicaties het uittreksel werd bekendgemaakt.

§ 5. Een eventueel faillissement, uitstel van betaling of gerechtelijke reorganisatie van de fondssteller heeft voor het fonds geen gevolgen.

#### B) TOELICHTING

**4.675.** De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.51.

#### B.2.5.8. ARTIKEL 4.83. GRONDEN VOOR NIET-ONTVANKELIJKHEID

##### A) WETTEKST

**4.676.**

#### *Artikel 4.83. Gronden voor niet-ontvankelijkheid*

§ 1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 4.76, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan om enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.

§ 2. Nadat een fonds is gevormd overeenkomstig artikel 4.76, moet elk schip of moeten andere eigendommen van een persoon ten bate van wie het fonds is gevormd, waarop in België beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde garantie worden vrijgegeven op bevel van de rechter.

§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn alleen van toepassing, indien de schuldeiser een vordering tegen het fonds kan indienen bij het gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.

§ 4. De in § 1 en 2 vermelde rechtsgevolgen treden slechts in op de datum van de



B) TOELICHTING

**4.677.** De voorgestelde §§ 1, 2 en 3 zijn deels de overname van artikel 13 van het CLNI-Verdrag. De regeling correspondeert gedeeltelijk met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.52.

B.2.5.9. ARTIKEL 4.84. AANGIFTE VAN SCHULDVORDERINGEN

A) WETTEKST

**4.678.**

***Artikel 4.84. Aangifte van schuldvorderingen***

§ 1. Uiterlijk op de door de vereffenaar bepaalde dag leggen de schuldeisers een aangifte van hun schuldvordering, samen met hun stavingstukken, neer ter griffie van de rechtbank van koophandel. Op verzoek levert de griffier een ontvangstbewijs af.

Elke aangifte vermeldt:

1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de schuldeiser, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, plaats van geboorte en woonplaats;

2° het bedrag en de oorzaken van de schuldvordering.

Zij wordt getekend door de schuldeiser of door diens advocaat.

Onder voorbehoud van de toepassing van internationale verdragen, bevat de aangifte van een schuldeiser die zijn woonplaats of zetel niet heeft in een Lidstaat van de Europese Unie, keuze van woonplaats in het rechtsgebied van de rechtbank waar de aangifte van schuldvordering moet gebeuren. Heeft hij geen woonplaats gekozen, dan kunnen alle aan hem gerichte betekeningen en mededelingen worden gedaan ter griffie van de rechtbank.

§ 2. Indien de schuldeiser zijn schuldvordering, behalve tegen de fondssteller, ook tegen één of meer andere schuldenaars kan instellen, dient hij de vereffenaar op de hoogte te houden van de stappen die hij tegen deze medeschuldenaars onderneemt en van de betalingen die hij van deze medeschuldenaars bekomt.

§ 3. De aangifte van schuldvordering stuit de verjaring, ook wanneer later wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat. De verjaring begint slechts opnieuw te lopen vanaf de sluiting van het fonds.

§ 4. Vanaf de beschikbaarheidsbeschikking houden de interesten op de gevorderde bedragen op te lopen.

§ 5. De bekende of onbekende schuldeisers die in gebreke blijven hun schuldvorderingen aan te geven, komen niet voor de verdeling in aanmerking. Zij kunnen hun vordering echter aangeven zolang het fonds niet volledig is verdeeld. Laattijdige aangiftes hebben geen invloed op reeds uitgevoerde of definitief besliste verdelingen. De schuldeisers die hun vordering laattijdig aangeven, kunnen het recht op aansprakelijkheidsbeperking en de berekening van het beperkingsbedrag niet meer betwisten en hebben slechts recht op een uitkering berekend op het nog niet verdeelde deel van het fonds.

B) TOELICHTING

4.679. De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.53.

B.2.5.10. ARTIKEL 4.85. VERIFICATIE VAN SCHULDVORDERINGEN

A) WETTEKST

4.680.

*Artikel 4.85. Verificatie van schuldvorderingen*

§ 1. Zodra mogelijk verifieert de vereffenaar de ingediende schuldvorderingen. Indien de schuldeiser zijn vordering niet kan steunen op een gerechtelijke of arbitrale uitspraak, beoordeelt de vereffenaar de gegrondheid van de vordering zelf. De vereffenaar kan met de schuldeisers en de schuldenaren in overleg treden en is bevoegd van hen, binnen de termijn die hij bepaalt, de overlegging van ontbrekende of andere relevante stukken te vorderen.

§ 2. De vereffenaar stelt betreffende de ingediende schuldvorderingen een advies op waarin de ingediende schuldvorderingen worden aanvaard dan wel verworpen en dat, wanneer daartoe aanleiding bestaat, tevens een ontwerp van verdeling inhoudt. Hij legt dit advies neer ter griffie, en deelt het terzelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht gevormd te zijn. Alle voornoemde partijen beschikken te rekenen vanaf de datum van het advies over een termijn van één maand om hun eventuele bezwaren ter griffie neer te leggen en terzelfdertijd aan de vereffenaar mee te delen.

§ 3. De vereffenaar verwijst de ingediende bezwaren naar de rechtbank van koophandel, die ze ten gronde beoordeelt. De aldus gevatte rechtbank is steeds bevoegd om over de gegrondheid en de omvang van de ingediende schuldvorderingen te oordelen.

§ 4. Indien binnen de termijn geen bezwaren worden ingediend, wordt het advies van de vereffenaar definitief en bindend en zijn de aanvaarde vorderingen, ook ten overstaan van andere rechtbanken als gegrond beschouwd.

§ 5. De vereffenaar kan over bepaalde aangelegenheden een tussentijds advies of een deeladvies uitbrengen. De paragrafen 2 tot 4 zijn van overeenkomstige toepassing.

B) TOELICHTING

4.681. De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.54.

B.2.5.11. ARTIKEL 4.86. BETWISTING VAN VEROORDELINGEN TEN GRONDE

A) WETTEKST

4.682.

*Artikel 4.86. Betwisting van veroordelingen ten gronde*

§ 1. Indien de schuldeiser beschikt over een in kracht van gewijsde getreden Belgische of buitenlandse veroordeling van de fondssteller of een andere persoon door wie het beperkingsfonds wordt geacht gevormd te zijn, staan de gegrondheid en de omvang van de toegekende vordering vast, ook ten opzichte van de vereffenaar en de schuldeisers of andere personen die in deze procedure geen partij waren.

In afwijking van het eerste lid, kan de veroordeling door de vereffenaar of de schuldeisers of andere personen die in de procedure geen partij waren wel nog worden betwist indien wordt aangetoond:

1° dat de schuldenaar met de schuldeiser bedrieglijk heeft samengewerkt, om deze laatste een ongeoorloofd voordeel te verschaffen; of

2° dat de schuldenaar de procedure heeft gevoerd op een ernstig nalatige wijze.

§ 2. Paragraaf 1 geldt onverminderd de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het derdenverzet en artikel 25 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht.

B) TOELICHTING

4.683. De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.55.

B.2.5.12. ARTIKEL 4.87. VERDELING VAN HET BEPERKINGSFONDS

A) WETTEKST

4.684.

*Artikel 4.87. Verdeling van het beperkingsfonds*

§ 1. Behoudens de artikelen 4.69, § 1 en 4.70 en de desgevallend toepasselijke voorrang van vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen en bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, wordt het beperkingsfonds verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.

§ 2. De betaling aan elke schuldeiser van het deel van het beperkingsfonds dat hem toekomt, doet zijn schuldvordering uitdoven.

§ 3. De vereffenaar kan tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen verrichten.

§ 4. De verdeelde bedragen zijn vrij overdraagbaar.

§ 5. Indien voor de verdeling van het fonds de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, wordt deze persoon gesubrogeerd tot het

bedrag dat hij heeft betaald in de rechten, die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van deze Onderafdeling zou hebben gehad.

§ 6. Het recht van subrogatie, bedoeld in § 5, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding, dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wet.

§ 7. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoonbaar dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald voor de verdeling van het fonds, ingevolge § 5 en 6 bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan de rechter bevelen dat voorlopig een bedrag terzijde wordt gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op een later tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

§ 8. Ingeval de aansprakelijke persoon een definitief gegronde tegenvordering heeft, vindt verrekening plaats en is de uitkering aan de betrokken schuldeiser beperkt tot het saldo.

§ 9. Ingeval de schuldeiser reeds gedeeltelijk werd betaald buiten de beperkingsprocedure om, wordt de uitkering uit het beperkingsfonds beperkt tot het saldo.

#### B) TOELICHTING

4.685. De voorgestelde § 1 is deels gebaseerd op artikel 12 van het CLNI-Verdrag en correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 4.56.

#### B.2.5.13. ARTIKEL 4.88. SLUITING VAN HET BEPERKINGSFONDS

##### A) WETTEKST

4.686.

#### *Artikel 4.88. Sluiting van het beperkingsfonds*

§ 1. Nadat alle schuldvorderingen werden vereffend, komt het eventuele saldo van het fonds toe aan degene die het fonds heeft gevormd of aan degene die in diens plaats daarop rechten kan laten gelden.

§ 2. Indien wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat of het beperkingsfonds niet meer voldoet aan de vereisten, blijft het reeds gevormde fonds desalniettemin bestaan en wordt het alsnog in het raam van de beperkingsprocedure verdeeld. De vereffenaar verzoekt de voorzitter om toelating om daartoe over te gaan, en beoordeelt de aangegeven vorderingen vervolgens op dezelfde wijze en volgens dezelfde procedure alsof het recht op aansprakelijkheidsbeperking niet verloren was gegaan respectievelijk het beperkingsfonds nog steeds aan de vereisten voldeed. Indien het fonds werd gevormd door het verstrekken van een garantie, wordt deze garantie van rechtswege en ongeacht haar bewoordingen opeisbaar in het voordeel van de vereffenaar. De schuldeisers zijn gerechtigd om zich onmiddellijk garanties te verschaffen ten aanzien van de goederen van personen door of namens wie het fonds werd gevormd, en om hun

vorderingen voor het saldo van hun aanvaarde vorderingen ten uitvoer te leggen ten aanzien van de goederen van de aansprakelijke persoon. De fondssteller kan zich niet langer op de in artikel 4.83 bepaalde rechtsgevolgen beroepen.

§ 3. Indien § 2 geen toepassing vindt en het beperkingsfonds, om welke reden ook, wordt ontbonden, herwinnen de schuldeisers alle rechten en uitvoeringsmogelijkheden waarover zij beschikten vóór de fondsvorming.

§ 4. Na volledige verdeling van het fonds, of indien het fonds op enige andere wijze wordt ontbonden, stelt de vereffenaar een eindadvies op. Hij legt het neer ter griffie en deelt het tegelijkertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd.

De schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die zich die worden geacht het fonds te hebben gevormd, kunnen tegen dit eindadvies bezwaar indienen binnen de termijn en op de wijze bepaald in artikel 4.90. De bezwaren worden behandeld overeenkomstig hetzelfde artikel.

Op verslag van de vereffenaar waarin wordt medegedeeld dat tegen het eindadvies geen bezwaar werd ingediend of dat over de bezwaren daartegen definitief is geoordeeld, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gesloten.

B) TOELICHTING

4.687. De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 4.57.

B.2.5.14. ARTIKEL 4.89. BIJKOMENDE GARANTIE

A) WETTEKST

4.688.

*Artikel 4.89. Bijkomende garantie*

Wanneer in de loop van de vereffeningprocedure blijkt dat de verstrekte garantie voor de betaling van de wettelijke interesten ontoereikend zal zijn, kan de vereffenaar of iedere schuldeiser bij verzoekschrift gericht aan de voorzitter die de openingsbeschikking heeft gegeven vorderen dat de verstrekking van een bijkomende garantie wordt opgelegd.

De beschikking vermeldt de termijn waarbinnen de bijkomende garantie moet worden verstrekt. De griffier brengt de beschikking bij gerechtsbrief ter kennis van de fondssteller.

Wanneer de bijkomende garantie niet tijdig wordt verstrekt, wordt toepassing gemaakt van artikel 4.88, § 2.

B) TOELICHTING

4.689. De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 4.58.

A) WETTEKST

4.690.

*Artikel 4.90. Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen*

§ 1. De beschikkingen van de voorzitter brengen geen nadeel toe aan de zaak zelf. Zij zijn uitvoerbaar bij voorraad.

§ 2. Tegen de beschikkingen van de voorzitter kan uitsluitend bezwaar worden ingediend op de wijze bepaald in de hieronder volgende paragrafen.

§ 3. Het bezwaar tegen de openingsbeschikking en de beschikbaarheidsbeschikking wordt gebracht voor de rechtbank van koophandel waarvan de voorzitter de beschikking gewezen heeft. Het bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de in artikel 4.82, § 3 voorgeschreven bekendmaking in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

Het bezwaar wordt ingediend door de neerlegging van een verzoekschrift ter griffie.

Het verzoekschrift wordt door de griffie bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de vereffenaar, de bekende schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht te zijn gevormd.

Het bezwaar is van rechtswege gericht tegen zowel de openingsbeschikking als de beschikbaarheidsbeschikking.

Het bezwaar wordt ingeleid op de eerstvolgende zitting van de rechtbank.

Na afloop van de in het eerste lid bepaalde termijn, worden alle bezwaren door de rechtbank gevoegd.

De rechtbank van koophandel oordeelt ten gronde over alle betwistingen betreffende de vorming van het beperkingsfonds, zonder daarbij gebonden te zijn door de beschikkingen van de voorzitter.

Zij kan beslissen:

1° dat het beperkingsfonds op rechtsgeldige wijze werd gevormd; of

2° dat het beperkingsfonds niet mag worden gevormd of dat het wordt ontbonden; of

3° dat het bedrag van het beperkingsfonds of de wijze waarop het werd gevormd moeten worden aangepast.

In het geval bedoeld in het achtste lid, 3°, bepaalt de rechtbank de termijn waarbinnen de aanpassing moet worden uitgevoerd. Het vonnis wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de vijf dagen na zijn dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in:

1° in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

2° in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in het arrondissement waar de rechtbank zetelt;

3° indien nuttig, in een of meer buitenlandse op de scheepvaart gerichte publicaties;

4° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Wanneer de aanpassing niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt toepassing gemaakt van artikel 4.58, § 2.

Hangende de bezwaarprocedure blijven de in artikel 4.83 bepaalde rechtsgevolgen van de fondsvorming gelden en kunnen in voorkomend geval tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen worden verricht.

§ 4. Het bezwaar tegen andere beschikkingen van de voorzitter inzake een beperkingsfonds dan deze bedoeld in § 3, zoals deze bedoeld in artikel 4.89, wordt eveneens voor de rechtbank van koophandel gebracht. Dit bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de datum van de beschikking. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek. De rechtbank van koophandel oordeelt ten gronde, zonder door de beschikkingen van de voorzitter gebonden te zijn.

§ 5. Het vonnis van de rechtbank op bezwaar tegen beschikkingen van de voorzitter betreffende het beperkingsfonds heeft gezag van gewijsde jegens eenieder.

B) TOELICHTING

4.691. De voorgestelde bepaling correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 4.59.

## 6. VERONTREINIGING

### A. HUIDIGE REGELING

#### A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

**4.692.** Zoals hieronder nader toegelicht<sup>1048</sup>, is België wat betreft aansprakelijkheid voor verontreinigingsschade door schepen betreft momenteel gebonden door het CLC-Verdrag, het Fonds-Verdrag, het Bunkerolieverdrag en het Nuclear-Verdrag<sup>1049</sup>.

**4.693.** Ingevolge de opeenvolgende goedkeurings- en instemmingswetten hebben deze verdragen, inbegrepen de wijzigende en aanvullende Protocols, welke alle klaarblijkelijk als rechtstreeks werkend worden beschouwd, in België volkomen uitwerking<sup>1050</sup>.

**4.694.** De tekst van de bedoelde verdragen is niet opgenomen in de Zeewet.

Wel wordt naar het CLC-Verdrag verwezen in artikel 47, § 2<sup>1051</sup> van de Zeewet, dat luidt:

*De scheepseigenaar kan zijn aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging beperken overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van dit Verdrag, en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, in zoverre het oliën betreft die omschreven staan in dit Verdrag.*

---

<sup>1048</sup> Zie *infra*, nrs. 4.693 e.v.

<sup>1049</sup> Wanneer in dit onderdeel wordt verwezen naar een verdragsregeling, wordt de nu geldende versie bedoeld, inbegrepen de van kracht zijnde wijzigingen. Een verwijzing naar bijv. het “CLC-Verdrag” doelt op de versie van dit Verdrag, zoals gewijzigd door het CLC-Protocol 1992 en latere wijzigingen. Enkel wanneer dit omwille van het onderscheid nodig is wordt desgevallend verwezen naar het “CLC-verdrag 1969” of naar het “CLC-Protocol 1992”.

<sup>1050</sup> Zie m.n. de volgende opeenvolgende wetten:

- W. 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 (BS 13 april 1977);
- W. 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart (BS 6 oktober 1989, err. BS 8 december 1990);
- W. 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971 en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 (BS 5 november 1993);
- W. 10 augustus 1998 houdende instemming met het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, en de Bijlage, gedaan te Londen op 27 november 1992 (BS 16 maart 1999);
- W. 10 augustus 1998 houdende instemming met het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag van 1971 ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, gedaan te Londen op 27 november 1992 (BS 16 maart 1999);
- W. 6 oktober 2005 houdende instemming met en uitvoering van het Protocol van 2003 bij het Internationaal Verdrag van 1992 ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Londen op 16 mei 2003 (BS 21 december 2005);
- W. 12 juli 2009 houdende instemming met het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, en met de Bijlage, gedaan te Londen op 23 maart 2001 (BS 30 oktober 2009).

<sup>1051</sup> Voor de integrale tekst van het wetsartikel in zijn context, zie *supra*, nr. 4.45.



**4.695.** Het CLC-Verdrag 1969 werd in België goedgekeurd bij Wet van 20 juli 1976 “houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969”<sup>1052</sup>, hieronder aangeduid als “CLC-Uitvoeringswet”.

Naast de goedkeuring bevat deze wet inderdaad bepalingen die aan het verdrag nadere uitvoering geven. De privaatrechtelijke bepalingen van de CLC-Uitvoeringswet luiden:

#### Artikel 1

*Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder "het Verdrag": het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en de Bijlage opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, zoals dit werd gewijzigd door het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie 1969, opgemaakt te Londen op 27 november 1992.*

#### Artikel 2

§ 1. *Alleen de rechtbank van eerste aanleg te Brussel is bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen tot vergoeding van door verontreiniging veroorzaakte schade op het nationale grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, die openstaan op grond van artikel IX van het Verdrag.*

§ 2. *Wanneer, ingevolge eenzelfde voorval schade door verontreiniging is veroorzaakt gedeeltelijk op het nationale grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee daaronder begrepen, is de in de eerste paragraaf bedoelde rechtbank bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat door verontreiniging veroorzaakte schade op voorwaarde dat:*

*1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij die rechtbank overeenkomstig artikel 3 is ingesteld, en*

*2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat of afstand van deze vordering.*

#### Artikel 3

§ 1. *Het in artikel V.3. van het Verdrag bedoelde fonds tot beperking van de aansprakelijkheid moet worden gevormd hetzij door het storten in specien van een geldsom (bij de instelling aangewezen overeenkomstig artikel 48, §4, van Boek II van het Wetboek van Koophandel), hetzij door het stellen van een bankgarantie of om 't even welke andere financiële zekerheid op voorwaarde dat de voorzitter van de in artikel 2, § 1 bedoelde rechtbank ze aanvaardt en genoegzaam acht.*

§ 2. *Onverminderd de bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank bedoeld in § 1 wordt het beperkingsfonds gevormd, vereffend en verdeeld overeenkomstig de artikelen 48 tot 52 van Boek II van het Wetboek van Koophandel. De aan de rechter-commissaris opgedragen taak wordt echter uitgeoefend door een rechter door de voorzitter daartoe aangewezen.*

#### Artikel 4<sup>1053</sup>

§ 1. *De bepalingen van artikel VII van het Verdrag zijn van toepassing :*

*1° op alle in België teboekgestelde of geregistreerde schepen;*

*2° op alle schepen die een Belgische haven of de Belgische territoriale wateren aandoen of verlaten.*

*Voor schepen die teboekgesteld of geregistreerd zijn in of de vlag voeren van een Staat die geen partij is bij het Verdrag, maar wel partij is bij het Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957, betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen, is de financiële zekerheid echter*

<sup>1052</sup> Zie de verwijzing *supra*, nr. 4.694, in vn.

<sup>1053</sup> Zie *infra*, nr. 4.711 betreffende de privaatrechtelijke relevantie van deze wetsbepaling.

*voldoende als zij de aansprakelijkheid van de eigenaar dekt tot de bedragen bepaald in artikel III, I, a, van laatstgenoemd Verdrag.*

*§ 2. De Koning bepaalt de voorschriften betreffende de verzekering en de financiële zekerheid zoals bedoeld in artikel VII van het Verdrag.*

*§ 3. De in België teboekgestelde of geregistreerde schepen die daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoeren moeten tijdens dit vervoer voorzien zijn van een nog geldig certificaat waaruit blijkt dat een genoegzame verzekering of andere financiële zekerheid voorhanden is.*

*Dit certificaat wordt door de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort op gunstig advies van de Minister van Economische Zaken afgegeven.*

*De Koning stelt bovendien de voorwaarden betreffende de afgifte, de teruggave en de geldigheid van het verzekeringscertificaat, alsmede van het bedrag en de wijze van inning van de vergoeding voor de afgifte vast.*

**4.696.** Naar het CLC-Verdrag wordt ook verwezen in artikel 569, eerste lid, 21° Ger.W.<sup>1054</sup>, waar is bepaald dat de rechtbank van eerste aanleg kennis neemt “van de vorderingen tot schadeloosstelling op grond van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van dit Verdrag en van het Protocol bij dit Verdrag opgemaakt te Londen op 19 november 1976”. Artikel 569, tweede lid Ger.W. bepaalt dat in de gevallen onder artikel 569, eerste lid, 21° alleen de rechtbank van eerste aanleg te Brussel bevoegd is.

**4.697.** Naar het CLC-Verdrag wordt eveneens verwezen in artikel 585, 8° Ger.W., waar is bepaald dat de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg op verzoekschrift uitspraak doet over de aanvragen tot vorming van een fonds voor aansprakelijkheidsbeperking, ingediend krachtens de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969.

**4.698.** Zoals vermeld is België eveneens gebonden door het Fonds-Verdrag. Dit Verdrag is ook niet in de Zeewet opgenomen, en er wordt in de Zeewet evenmin naar verwezen.

**4.699.** De goedkeuringswet betreffende het Fonds-Verdrag bevat eveneens de Belgische implementatiebepalingen.

De hier relevante privaatrechtelijke bepalingen van bedoelde Wet van 6 augustus 1993 “houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003”, hieronder “Fonds-Uitvoeringswet”, luiden:

#### Artikel 2

*Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :*

*1°) Verdrag van 1992 : het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, gewijzigd bij het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag van 1971 ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Londen op 27 november 1992;*

*2°) Protocol van 2003 : het Protocol bij het Verdrag van 1992, opgemaakt te Londen op 16 mei 2003;*

---

<sup>1054</sup> Ingevoegd bij art. 15, § 2 CLC-Uitvoeringswet.

3°) *Verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid : het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en de Bijlage erbij, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, gewijzigd bij het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag van 1969 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor de schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Londen op 27 november 1992;*

4°) *Fonds van 1992 : het internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgericht bij artikel 2 van het Verdrag van 1992;*

5°) *Bijkomend Fonds : het bijkomend internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgericht bij artikel 2 van het Protocol van 2003;*

6°) *persoon, eigenaar en schade door verontreiniging : de termen gedefinieerd in artikel 1 van het Verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid;*

7°) *bij dragende olie, ton en garant : de termen gedefinieerd in artikel 1 van het Verdrag van 1992;*

8°) *minister : de federale minister tot wiens bevoegdheid de energie behoort.*

### Artikel 3

*Het Fonds van 1992 en het Bijkomend Fonds worden als rechtspersoon erkend.*

*De beheerder van het Fonds van 1992 is de wettige vertegenwoordiger ervan in België. De beheerder van het Bijkomend Fonds is de wettige vertegenwoordiger ervan in België.*

### Artikel 4

*De rechtbank van eerste aanleg van Brussel is als enige bevoegd om kennis te nemen van :*

1° *vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging tegen het Fonds van 1992 krachtens artikel 4 van het Verdrag van 1992 en tegen het Bijkomend Fonds krachtens artikel 4 van het Protocol van 2003;*

2° *vorderingen van het Fonds van 1992 en van het Bijkomend Fonds met het oog op de betaling van de bijdragen die moeten gestort worden door de personen bedoeld in artikel 7, eerste lid, van deze wet.*

*Een vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging tegen het Fonds van 1992 wordt beschouwd als een eis geformuleerd door dezelfde eiser tegen het Bijkomend Fonds.*

### Artikel 5

*Het Fonds van 1992 en het Bijkomend Fonds kunnen optreden als tussenkomende partij bij elke vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging ingesteld in uitvoering van artikel IX van het Verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid, tegen een eigenaar of zijn garant, voor de rechtbank van eerste aanleg van Brussel.*

*Wanneer een vordering tot vergoeding voor de rechtbank van eerste aanleg wordt ingesteld tegen een eigenaar of zijn garant overeenkomstig artikel IX van het verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid, kan elke procespartij deze vordering, bij een ter post aangetekend schrijven met ontvangstbewijs, ter kennis brengen van het Fonds van 1992 en van het Bijkomend Fonds.*

### Artikel 6

*Bij betaling van elke som die zij storten overeenkomstig de artikelen 4 van het Verdrag van 1992 en van het Protocol van 2003, worden het Fonds van 1992 en het Bijkomend Fonds, ieder wat hem betreft, in de rechten gesteld waarop de vergoede persoon bij schade door verontreiniging aanspraak kan maken tegen de eigenaar of zijn garant alsook ten aanzien van derde personen.*

*Het Bijkomend Fonds verwerft bij indeplaatsstelling de rechten die de vergoede persoon kan genieten tegenover het Fonds van 1992.*

*Onverminderd andere eventuele rechten van indeplaatsstelling of verbaal tegen het Fonds van 1992 of het Bijkomend Fonds, treedt elke openbare dienst behorend tot de federale Regering of de Regeringen van de Gewesten of Gemeenschappen die vergoedingen voor schade door verontreiniging gestort heeft, in de rechten die de vergoede persoon zou gehad hebben krachtens het Verdrag van 1992 en het Protocol van 2003.*

**4.700.** Naar het Fonds-Verdrag wordt ook verwezen in artikel 569, eerste lid, 28° Ger.W., dat bepaalt dat de rechtbank van eerste aanleg kennis neemt van de vorderingen gebaseerd op het Internationaal Verdrag ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, op de Protocollen bij dat Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003 en op de wetten houdende goedkeuring en uitvoering van dat Verdrag en deze Protocollen. In artikel 569, tweede lid is bepaald dat in de gevallen onder artikel 569, eerste lid, 28° enkel de rechtbank van eerste aanleg te Brussel bevoegd is.

**4.701.** De bepalingen van het Bunkerolieverdrag zijn evenmin in de Zeewet geïntegreerd, en de Zeewet verwijst er ook niet naar.

**4.702.** Naar het Bunkerolieverdrag wordt wel verwezen in artikel 569, eerste lid, 35° Ger.W.<sup>1055</sup>, waarbij wordt bepaald dat de rechtbank van eerste aanleg kennis neemt van “de vorderingen tot schadeloosstelling op grond van het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie en van de wetten houdende instemming en uitvoering van dat Verdrag”. Artikel 569, tweede lid Ger.W. bepaalt dat in de gevallen bedoeld onder artikel 569, eerste lid, 35° alleen de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen bevoegd is.

**4.703.** De Wet van 9 augustus 1963 “tot vaststelling van de aansprakelijkheid van de exploitant van een atoomschip”<sup>1056</sup>, hieronder “Atoomschepenwet”, bepaalt:

#### Artikel 1

*De exploitant van een atoomschip is objectief aansprakelijk voor elke schade waarvan is bewezen dat zij werd veroorzaakt door een atoomongeval door dit schip teweeggebracht.*

*Alleen de exploitant van het atoomschip is aansprakelijk voor deze schade.*

#### Artikel 2

*De aansprakelijkheid van de exploitant is ten aanzien van eenzelfde schip beperkt tot 5 miljard Belgische frank voor eenzelfde atoomongeval. In dit bedrag zijn de gerechtskosten begrepen.*

*De Koning kan, op advies van de in Raad vergaderde Ministers, het voormeld bedrag verhogen.*

#### Artikel 3

*De organismen die krachtens de wetten en verordeningen financiële tegemoetkomingen of verstrekkingen zoals geneeskundige zorgen verlenen, treden in de rechten van de slachtoffers van een atoomongeval of van hun rechtverkerigenden ten aanzien van de exploitant van het atoomschip, tot het beloop van de sommen die ofwel als tegemoetkoming werden uitgekeerd, ofwel de onbetaald gebleven kosten vertegenwoordigen.*

---

<sup>1055</sup> Door drie verschillende wetten (W. 22 december 2008 houdende diverse bepalingen (I) (BS 29 december 2008), W. 22 december 2008 houdende diverse bepalingen (II) (BS 29 december 2008) en W. 12 juli 2009 houdende instemming met het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, en met de Bijlage, gedaan te Londen op 23 maart 2001 (BS 30 oktober 2009)) werd in het Gerechtelijk Wetboek een artikel 569, eerste lid, 35° ingevoegd. Daardoor zijn er momenteel drie verschillende bepalingen met een identiek nummer. Op grond van de Wet van 2 juni 2010 tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek in het kader van de wet van 31 maart 2010 betreffende de vergoeding van schade als gevolg van gezondheidszorg (BS 1 juli 2010) zal deze toestand op een door de Koning te bepalen datum worden verholpen. De vorderingen tot schadeloosstelling op grond van het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor de schade door verontreiniging door bunkerolie en van de wetten houdende instemming en uitvoering van dat Verdrag zullen dan worden gerangschikt onder artikel 569, eerste lid, 40°.

<sup>1056</sup> BS 8 oktober 1963.

#### Artikel 4

*Alleen de burgerlijke rechtbank te Antwerpen is bevoegd om in eerste aanleg kennis te nemen van vorderingen gegrond op de bepalingen van deze wet en op de ter zake gesloten internationale akkoorden.*

**4.704.** Zoals vermeld is België gebonden door de Overeenkomst van Brussel van 17 december 1971 inzake de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van het zeevervoer van nucleaire stoffen, ook gekend als “Nuclear-Verdrag”<sup>1057</sup>.

Hierbij zijn geen nationale implementatiebepalingen vastgesteld.

**4.705.** Volledigheidshalve dient te worden herinnerd aan de Belgische regelgeving tot omzetting van Richtlijn 2004/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade<sup>1058</sup>.

Voornoemde regeling betreft milieuschade, niet verontreinigingsschade. Zij doet overigens geen afbreuk aan het LLMC-Verdrag en het CLNI-Verdrag (art. 4.3).

#### A.2. BEOORDELING

##### A) ALGEMENE KRITIEK

##### - OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

**4.706.** De huidige wettelijke regeling m.b.t. aansprakelijkheid voor verontreinigingsschade veroorzaakt door schepen vertoont o.m. de volgende knelpunten:

- de verspreiding van de relevante wetsbepalingen;
- de inconsistentie van de verwijzingen naar het CLC-Verdrag;
- de niet-instemming met en de niet-publicatie van de recente wijzigingen van de aansprakelijkheidslimieten;
- de schijnbare beperking van het toepassingsgebied van het rechtstreeks vorderingsrecht.

Hieronder wordt nader op deze knelpunten ingegaan.

De gebrekkige afstemming tussen het LLMC-Verdrag en het CLC-Verdrag werd hierboven reeds behandeld<sup>1059</sup>.

---

<sup>1057</sup> Het Nuclear-Verdrag werd goedgekeurd door art. 1, a) W. 11 april 1989 (zie de verwijzing *supra*, nr. 4.693, in vn.).

<sup>1058</sup> Zie o.m., op federaal vlak:

- art. 224 W. 25 april 2007 houdende diverse bepalingen (IV) (BS 8 mei 2007, Ed. 3), dat bepaalt:

*Teneinde uitvoering te kunnen geven aan de verplichtingen voortvloeiend uit de richtlijn 2004/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade, bepaalt de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de bepalingen inzake de preventie- en informatieplichten en het kostenverhaalregime, ter voorkoming en beperking van milieuschade tengevolge van het vervoer over de weg, per spoor, over de binnenwateren, over zee of in de lucht van gevaarlijke of verontreinigende goederen, van genetisch gemodificeerde organismen en van invasieve uitheemse soorten.*

- K.B. 25 oktober 2007 betreffende herstelmaatregelen ingevolge de aanmerkelijke aantasting van het mariene milieu en de terugvordering van de kosten voor de preventieve maatregelen, inperkingsmaatregelen en herstelmaatregelen (BS 9 november 2007).

Over de Richtlijn, zie kort *infra*, nr. 4.738.

<sup>1059</sup> Zie *supra*, nr. 4.354.

**4.707.** Zoals gezien<sup>1060</sup> zijn de bepalingen van het CLC-Verdrag momenteel niet opgenomen in de Zeewet. De Zeewet beperkt zich tot een verwijzing naar het Verdrag in artikel 47, § 2, dat bepaalt dat de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging kan beperken overeenkomstig de bepalingen van het CLC-Verdrag en van de Wet van 20 juli 1976, in zoverre het oliën betreft die in dit Verdrag omschreven zijn. De wet waarnaar in artikel 47 van de Zeewet wordt verwezen, de CLC-Uitvoeringswet, bevat uitvoeringsbepalingen m.b.t. het CLC-Verdrag. Deze Wet werd onder meer gewijzigd door de Wet van 10 augustus 1998 waarbij werd ingestemd met het CLC-Protocol 1992<sup>1061</sup>.

De CLC-Uitvoeringswet bevat zowel privaatrechtelijke als publiekrechtelijke bepalingen. Daarnaast bracht artikel 15<sup>1062</sup> van de Wet wijzigingen aan in de Zeewet en het Gerechtelijk Wetboek. De wijzigingen aan het Gerechtelijk Wetboek worden bovendien deels herhaald in artikel 2, § 1 van de CLC-Uitvoeringswet.

Een officiële geconsolideerde versie van het CLC-Verdrag 1969 en het CLC-Protocol 1992 bestaat niet en evenmin werd in België een nationale consolidatie bekendgemaakt. De officiële databank van Belgische wetgeving vermeldt bij de tekst van het CLC-Verdrag 1969 dat dit Verdrag werd opgezegd, en geeft verder alleen de wijzigingsbepalingen van het CLC-Protocol 1992 weer. Ook deze toestand werkt verwarring in de hand, maakt de wetgeving intransparant en kan zelfs leiden tot betwisting. Uiteindelijk spruit hij voort uit de merkwaardige keuze van de internationale regelgever om het oude CLC-Verdrag 1969 te combineren met in het CLC-Protocol opgenomen wijzigingsbepalingen, zonder zelf één nieuwe samenhangende verdragstekst vast te stellen. Het CLC-Protocol 1992 bepaalt uitdrukkelijk dat de oude en de nieuwe bepalingen moeten worden samengelezen als het CLC-Verdrag 1992 (art. 11).

Een vergelijkbare situatie bestaat m.b.t. het Fonds-Verdrag en de Fonds-Uitvoeringswet.

De verspreiding van relevante bepalingen over verschillende teksten (het opgezegde CLC-Verdrag 1969, het CLC-Protocol 1992, het Fonds-Verdrag, de Zeewet, de CLC-Uitvoeringswet, de Fonds-Uitvoeringswet en het Gerechtelijk Wetboek) komt de verstaanbaarheid en de toegankelijkheid van de bestaande regeling inzake aansprakelijkheid bij olievervuiling door tankers alleszins niet ten goede.

Daarbij moet ook worden vastgesteld dat, in het licht van het lopende globale herzieningsproject, vooralsnog geen specifieke implementatiebepalingen werden vastgesteld i.v.m. het Bunkeroleverdrag<sup>1063</sup>. De invoering van dit laatste Verdrag en vervolgens allicht van het HNS-Verdrag noopt des te meer tot een opnieuw samenbrengen van alle relevante wetsbepalingen.

---

<sup>1060</sup> Zie *supra*, nr. 4.694.

<sup>1061</sup> Zie de verwijzing *supra*, nr. 4.693, in vn.

<sup>1062</sup> Deze bepaling luidt:

§ 1. Artikel 63 van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt aangevuld met de volgende bepaling: “Desgevallend het olejournala en wanneer het schip daadwerkelijk meer dan 2000 ton olie in bulk als lading vervoert, het certificaat van verzekering of van financiële zekerheid.”

§ 2. Artikel 569 van het Gerechtelijk Wetboek wordt aangevuld met de volgende bepaling: “19° De vorderingen tot schadeloosstelling op grond van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, en de wet houdende goedkeuring en uitvoering van gezegd Verdrag”.

§ 3. In artikel 569, laatste lid van het Gerechtelijk Wetboek worden de woorden en cijfers “nr. 8 en 17” vervangen door “nr. 8, 17 en 19”.

<sup>1063</sup> Tenzij wat betreft de rechterlijke bevoegdheid (zie *supra*, nr. 4.702).

**4.708.** Zowel de Zeewet<sup>1064</sup> als het Gerechtelijk Wetboek<sup>1065</sup> verwijzen m.b.t. het CLC-Verdrag uitdrukkelijk naar initiële CLC-Verdrag 1969, zoals gewijzigd bij het CLC-Protocol van Londen van 19 november 1976. Op 6 oktober 1999 trad België evenwel toe tot het CLC-Protocol 1992<sup>1066</sup>. Naar aanleiding van deze toetreding werd het CLC-Verdrag 1969 door de Belgische Regering opgezegd<sup>1067</sup>. De Zeewet en het Gerechtelijk Wetboek werden evenwel niet aangepast.

De reeds aangehaalde CLC-Uitvoeringswet werd daarentegen wel aangepast<sup>1068</sup>. Artikel 1 van deze wet bepaalt thans:

*Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder "het Verdrag": het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en de Bijlage opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, zoals dit werd gewijzigd door het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie 1969, opgemaakt te Londen op 27 november 1992.*

Hoewel het CLC-Protocol 1992 uitdrukkelijk bepaalt dat het CLC-Verdrag 1969 en het CLC-Protocol 1992, wat de Partijen bij deze laatste akte betreft, worden gelezen en uitgelegd als één document (art. 11.1), is het vanuit legistiek oogpunt ongelukkig dat de Belgische wetgeving nu eens verwijst naar het CLC-Verdrag 1969 zoals gewijzigd door het CLC-Protocol 1976, dan weer, en correct, naar het CLC-Verdrag 1992.

**4.709.** Bovendien zou verwarring kunnen ontstaan door de inconsistente Nederlandse vertaling van het opschrift van het CLC-Protocol 1992. Waar het opschrift van de Wet van 10 augustus 1998 het heeft over “instemming met het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag inzake de *burgerlijke* aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969” (cursivering toegevoegd), leest het opschrift van de Nederlandse vertaling van dat Protocol<sup>1069</sup> “Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag inzake de *wettelijke* aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging” (cursivering toegevoegd). Het Franstalige opschrift van de wet en de Franse vertaling van het opschrift van het Protocol zijn wel gelijk, en hebben het allebei over “responsabilité civile”. Dit strookt ten andere met de authentieke Franse versie van het CLC-Protocol 1992. In de Engelse authentieke verdragstekst is analoog sprake van “civil liability”, in de Spaanse van “responsabilidad civil”. Temeer daar ook in de oorspronkelijke CLC-Uitvoeringswet en in de Nederlandse vertaling van het oorspronkelijke Verdrag van 1969<sup>1070</sup> van “burgerlijke aansprakelijkheid” sprake was, dient aan deze vertaling de voorkeur te worden gegeven<sup>1071</sup>.

---

<sup>1064</sup> Art. 47, § 2.

<sup>1065</sup> Art. 569, eerste lid, 21°.

<sup>1066</sup> Zie de verwijzing naar de instemmingswet *supra*, nr. 4.693, in vn.

<sup>1067</sup> Zie eveneens B.S. 16 maart 1999. Over de reden van deze opzegging, zie *infra*, nr. 4.713.

<sup>1068</sup> Door art. 3 W. 10 augustus 1998.

<sup>1069</sup> BS 16 maart 1999.

<sup>1070</sup> BS 13 april 1977.

<sup>1071</sup> Zie evenwel het opschrift van de Nederlandse Wet van 11 juni 1975 tot uitvoering van het op 29 november 1969 te Brussel tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de “wettelijke” aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, met Bijlage (*Trb.* 1970, 196).

- NIET-PUBLICATIE VAN DE RECENTE WIJZIGINGEN VAN DE  
AANSPRAKELIJKHEIDSLIMIETEN

**4.710.** Het CLC-Protocol 1992 beschrijft een bijzondere procedure voor de wijziging van de beperkingsbedragen (art. 15). De bedragen kunnen m.n. worden gewijzigd door het Juridisch Comité van de IMO. De Belgische wetgeving bevat geen bijzondere regeling betreffende het verlenen van uitwerking aan de aldus aangenomen wijzigingen. Nu de instemming van de Kamers met internationale verdragen en de publicatie van regelgeving grondwettelijke basisvereisten zijn, kunnen te dien aanzien problemen rijzen<sup>1072</sup>. Een limietenwijziging door het Juridisch Comité werd doorgevoerd in 2000.

Ook t.a.v. de wijziging van de limieten in het Fonds-Verdrag doet dit probleem zich voor (zie art. 33 van het Fonds-Protocol 1992).

- SCHIJNBARE BEPERKING VAN HET TOEPASSINGSGEBIED VAN HET  
RECHTSTREEKS VORDERINGSRECHT

**4.711.** Een vierde knelpunt lijkt voort te komen uit artikel 4 van de CLC-Uitvoeringswet, dat de bepalingen van artikel VII van het CLC-Verdrag van toepassing verklaart op alle in België teboekgestelde of geregistreerde schepen en op alle schepen die een Belgische haven of de Belgische territoriale wateren aandoen of verlaten. Waar artikel VII in hoofdzaak betrekking heeft op de publiekrechtelijke verzekeringsplicht, bepaalt artikel VII.8 van het CLC-Verdrag, in de Engelse authentieke versie:

*Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to Article V paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.*

Artikel II van het CLC-Verdrag bepaalt dat het Verdrag van toepassing is op schade door verontreiniging veroorzaakt op het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, en binnen de exclusieve economische zone. Voorts is het Verdrag van toepassing op preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of beperking van zodanige schade. De beperking van één van de bepalingen van het Verdrag, namelijk artikel VII.8, tot (schade veroorzaakt door) schepen in België teboekgesteld of geregistreerd en schepen die een Belgische haven of de Belgische territoriale wateren aandoen of verlaten, lijkt bezwaarlijk met de verdragstekst te verenigen. Het CLC-Verdrag is immers van toepassing op alle olievervuiling die zich in het verdragsgebied, inbegrepen de EEZ, voordoet, ook ingeval het schip niet in een Verdragstaat is geregistreerd<sup>1073</sup>.

Waarschijnlijk heeft de wetgever nooit de bedoeling gehad om met artikel 4 van de CLC-Uitvoeringswet ook het toepassingsgebied van artikel VII.8 van het CLC-Verdrag te beperken<sup>1074</sup>.

<sup>1072</sup> Zie hieromtrent Van Hooydonk SVSMS, 121-123, nr. 80.

<sup>1073</sup> Zie o.m. Altfuldisch, 11; van der Velde, 229.

<sup>1074</sup> De Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp lijkt er alvast van uit te gaan dat artikel VII van het CLC-Verdrag enkel betrekking heeft op



- HET CLC-VERDRAG 1992

**4.712.** Zoals hierboven aangegeven<sup>1075</sup>, is België momenteel gebonden door het CLC-Verdrag 1992, d.i. het CLC-Verdrag 1969 in de versie zoals gewijzigd door het CLC-Protocol 1992. Beide instrumenten moeten worden gelezen en uitgelegd als één geheel (art. 11.1 CLC-Protocol 1992).

**4.713.** Naar aanleiding van de toetreding van België tot het CLC-Protocol zegde de Belgische Regering op 6 oktober 1998 het oorspronkelijke CLC-Verdrag 1969 op<sup>1076</sup>. Overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag is deze opzegging ingegaan op 6 oktober 1999. Ten gevolge van deze opzegging is België ten overstaan van Staten die partij zijn bij het CLC-Protocol 1992 gebonden door de bepalingen van het CLC-Verdrag 1969 zoals gewijzigd bij het CLC-Protocol 1992. Ten overstaan van Staten die partij zijn bij het CLC-Verdrag 1969 maar niet bij het CLC-Protocol 1992 is België niet langer gebonden door de bepalingen van het CLC-Verdrag 1969 (art. 12.5 CLC-Protocol 1992)<sup>1077</sup>.

**4.714.** Er is geen enkele aanleiding om de gebondenheid van België door het CLC-Verdrag 1992 n.a.v. de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht in vraag te stellen. Dit verdragsregime wordt algemeen beschouwd als een groot succes, zowel in formeel en materieel opzicht; nagenoeg de hele Europese Unie is gebonden, alsmede veel olieproducerende en olieverbruikende landen<sup>1078</sup>. Griggs noemde het CLC-Verdrag 1969 zelfs “the most successful maritime law convention of all time”<sup>1079</sup>. Het CLC-Protocol 1992 telde op 30 september 2011 126 gebonden Staten die 96,93 % van de wereldtonnage vertegenwoordigden<sup>1080</sup>.

**4.715.** In het licht van het voorgaande kan hier worden afgezien van een nadere inhoudelijke toelichting bij het CLC-Verdrag. Ter zake bestaat overigens een overvloedige literatuur<sup>1081</sup>.

**4.716.** Zoals reeds uiteengezet<sup>1082</sup> dient wel aandacht te worden gegeven aan een betere wetgevingstechnische inwerking van het verdragsregime in de nationale wetgeving. Verder komt het, met het oog op de overzichtelijkheid van het Belgisch Scheepvaartwetboek, wenselijk voor de publiekrechtelijke en de privaatrechtelijke bepalingen van het CLC-Verdrag 1992 van elkaar te scheiden. Zoals elders toegelicht<sup>1083</sup>, bestaat de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek uit twee grote onderdelen: het “Publiek scheepvaartrecht” (Boek 2) en het “Privaat scheepvaartrecht” (Boek 3). In het CLC-Verdrag geregelde publiekrechtelijke kwesties als de strafrechtelijk

---

*de verplichte verzekering of verschaffing van een genoegzaam geachte financiële zekerheid welke enerzijds van een Belgisch schip en anderzijds van een vreemd schip, dat een Belgische haven of de Belgische territoriale wateren als bestemming of als vertrekpunt heeft, wordt geëist (Parl.St. Kamer 1974-75, nr. 646/1, 5-6).*

Hieronder zal blijken dat in landen die ter zake een uitgewerkte nationale regeling hebben, de privaatrechtelijke bepaling van art. VII.8 van het CLC-verdrag in een apart artikel is ondergebracht: zie *infra*, nrs. 4.743 en 4.753.

<sup>1075</sup> Zie *supra*, nr. 4.692.

<sup>1076</sup> BS 16 maart 1999.

<sup>1077</sup> Vgl. *supra*, nr. 4.338 m.b.t. het LLMC-Verdrag.

<sup>1078</sup> Smeele, F.G.M., “Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking”, in De Ly, F., Haak, K.F. en van Boom, W.H. (red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie*?, Den Haag, Boom Juridische Uitgevers, 2006, (225), 240 en inz. vn. 90 aldaar.

<sup>1079</sup> Griggs, P.J.S., “Obstacles to uniformity of maritime law”, in Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2002*, Antwerpen, CMI, 2003, (158), 162.

<sup>1080</sup> Cijfers van [www.imo.org](http://www.imo.org).

<sup>1081</sup> Zie o.m. Altfuldisch, 11; de la Rue-Anderson, 255-266.

<sup>1082</sup> Zie de bespreking van knelpunten *supra*, nrs. 4.338 e.v.

<sup>1083</sup> Zie Blauwboek 1, 240 e.v., nr. 1.265 e.v.

gesanctioneerde verzekeringsplicht horen in het eerste onderdeel thuis, de aansprakelijkheidsregeling en ermee samenhangende regelingen zoals het rechtstreeks vorderingsrecht, dienen in het tweede onderdeel een plaats te vinden.

**4.717.** In het licht van het voorgaande en met het oog op een beter begrip van de hieronder voorgestelde wetsbepalingen worden hieronder de voor het privaatrecht relevante bepalingen van het CLC-Verdrag 1992 aangehaald in de authentieke Engelse versie, zoals geamendeerd in 2000:

#### Article I

*For the purposes of this Convention:*

1. *“Ship” means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.*
2. *“Person” means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.*
3. *“Owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship’s operator, “owner” shall mean such company.*
- [...]*
5. *“Oil” means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.*
6. *“Pollution damage” means:*
  - (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur; provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;*
  - (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.*
7. *“Preventive measures” means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.*
8. *“Incident” means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.*
- [...].*

#### Article II

*This Convention shall apply exclusively:*

- (a) to pollution damage caused:*
  - (i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and*
  - (ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;*
- (b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.*

#### Article III

1. *Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.*
2. *No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:*

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or*
- (b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or*
- (c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.*
- 3. If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.*
- 4. No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:*
  - (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;*
  - (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;*
  - (c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;*
  - (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;*
  - (e) any person taking preventive measures;*
  - (f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e);**unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.*
- 5. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.*

#### Article IV

*When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the owners of all the ships concerned, unless exonerated under Article III, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.*

#### Article V

- 1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:*
  - (a) 4,510,000 units of account for a ship not exceeding 5,000 units of tonnage;*
  - (b) for a ship with a tonnage in excess thereof, for each additional unit of tonnage, 631 units of account in addition to the amount mentioned in sub-paragraph (a);**provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 89,770,000 units of account.*
- 2. The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.*
- 3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under Article IX or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be brought under Article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.*
- 4. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.*
- 5. If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.*

6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 of this Article may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for pollution damage which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

7. Where the owner or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation under paragraphs 5 or 6 of this Article, had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall rank equally with other claims against the fund.

9. (a) The "unit of account" referred to in paragraph 1 of this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions.

[...]

10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this Article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

## Article VI

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article V, and is entitled to limit his liability,

(a) no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;

(b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the Court administering the fund and the fund is actually available in respect of his claim.

## Article VII

[...]

8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, irrespective of the actual fault or privity of the owner, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been

*entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.*  
[...]

#### Article VIII

*Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage. Where this incident consists of a series of occurrences, the six years' period shall run from the date of the first such occurrence.*

#### Article IX

- 1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in Article II, of one or more Contracting States or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea or area, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.*
- 2. Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.*
- 3. After the fund has been constituted in accordance with Article V the Courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.*

#### Article X

- 1. Any judgment given by a Court with jurisdiction in accordance with Article IX which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any Contracting State, except:*
  - (a) where the judgment was obtained by fraud; or*
  - (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.*
- 2. A judgment recognized under paragraph 1 of this Article shall be enforceable in each Contracting State as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.*

#### Article XI

- 1. The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.*
- 2. With respect to ships owned by a Contracting State and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in Article IX and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.*

#### - HET FONDS-VERDRAG

**4.718.** Zoals reeds aangegeven<sup>1084</sup>, is België gebonden door het Internationaal Verdrag van 18 december 1971 ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade (hier: "Fonds-Verdrag"), zoals o.m. gewijzigd door het Fonds-Protocol 1992 en aangevuld door het Aanvullend Fonds-Protocol 2003.

**4.719.** De Europese Unie heeft een uitsluitende bevoegdheid wat betreft de artikelen 7 en 8 van het Aanvullend Fonds-Protocol 2003, in de mate waarin deze artikelen raken aan de voorschriften van de Brussel I-Verordening. De Lidstaten behouden hun bevoegdheden in onder het Protocol vallende aangelegenheden die niet aan het Gemeenschapsrecht raken.

<sup>1084</sup> Zie *supra*, nr. 4.693, inz. in vn. aldaar.

Bij Beschikking 2004/246/EG van de Raad van 2 maart 2004 werden de lidstaten gemachtigd om in het belang van de Europese Gemeenschap het Aanvullend Fonds-Protocol 2003 te ondertekenen, te bekrachtigen of ertoe toe te treden<sup>1085</sup>.

**4.720.** Het behoud van de Belgische binding door het Fonds-Verdrag kan evenmin ter discussie staan, nu per 30 september 2011 108 Staten – die 94,31 % van de wereldtonnage vertegenwoordigen – bij het Fonds-Verdrag 1992 Partij waren. Bij het Fonds-Protocol 2003 waren op vermelde datum 27 Staten Partij (21,42 % van de wereldtonnage)<sup>1086</sup>.

**4.721.** Dat de tekst van het Fonds-Verdrag niet integraal in de Belgische wetgeving werd overgenomen, moet op zich niet als problematisch worden beschouwd. Dit Verdrag betreft grotendeels de verplichtingen en het statuut van het betrokken Fonds als internationale publiekrechtelijke rechtspersoon.

Wel legt het Fonds-Verdrag enkele verplichtingen op aan de nationale wetgevers. Momenteel wordt daaraan tegemoetgekomen door de bepalingen van de hierboven geciteerde Fonds-Uitvoeringswet<sup>1087</sup>.

#### - HET BUNKEROLIEVERDRAG

**4.722.** Zoals hierboven vermeld is België gebonden door het Internationaal Verdrag van Londen van 23 maart 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (hier “Bunkerolieverdrag”)<sup>1088</sup>. Het Verdrag trad internationaal in werking op 21 november 2008.

**4.723.** Op 30 september 2011 waren 62 Staten door het Bunkerolieverdrag gebonden. Zij vertegenwoordigden 89,04 % van de wereldtonnage<sup>1089</sup>. Over de wenselijkheid van Belgische binding in dit verband bestaat evenmin twijfel.

**4.724.** Vooralsnog zijn in de Belgische wetgeving geen nadere bepalingen ter implementatie van het Bunkerolieverdrag opgenomen<sup>1090</sup>.

**4.725.** Luidens artikel 7.15 van het Bunkerolieverdrag mogen de Verdragspartijen het artikel over verplichte verzekering (inbegrepen de rechtstreekse vordering) buiten toepassing verklaren t.a.v. schepen die uitsluitend in de binnenwateren of de territoriale zee worden geëxploiteerd. België heeft dit niet gedaan.

**4.726.** Evenmin heeft België ervoor gekozen om het Bunkerolieverdrag overeenkomstig zijn artikel 4.3 toe te passen op oorlogs- en andere gezagsschepen.

**4.727.** Onder het Bunkerolieverdrag kan ook de berger aansprakelijk worden gesteld, iets wat in principe niet mogelijk is onder het CLC-Verdrag<sup>1091</sup>. Het CLC-Verdrag voorziet immers in de

---

<sup>1085</sup> *Pb.* 16 maart 2004, L 78 /22.

<sup>1086</sup> Cijfers van [www.imo.org](http://www.imo.org).

<sup>1087</sup> Zie *supra*, nr. 4.699.

<sup>1088</sup> Over het Bunkerolieverdrag, zie o.m. Jacobsson, M., “Bunkers Convention in force”, *JIML* 2009, 21-36.

<sup>1089</sup> Cijfers van [www.imo.org](http://www.imo.org).

<sup>1090</sup> Tenzij wat betreft de rechterlijke bevoegdheid (zie *supra*, nr. 4.702).

<sup>1091</sup> Art. III.4.d) CLC-Verdrag; zie ook Altfuldisch, 57.

aansprakelijkheidsimmunititeit van de berger<sup>1092</sup>. Aansprakelijkheidsimmunititeit moet bergers en andere partijen er toe aanzetten maatregelen te nemen om schade ten gevolge een incident te voorkomen of te beperken. De vraag of deze aansprakelijkheidsimmunititeit van de berger ook in het Bunkerolieverdrag diende te worden opgenomen, was tijdens de voorbereiding van het Verdrag voorwerp van discussie<sup>1093</sup>. Uiteindelijk werd beslist om dit niet te doen, rekening houdend met het feit dat het Bunkerolieverdrag niet wordt geflankeerd door een specifiek fonds en dat een maximum aantal pistes tot schadevergoeding dienden te worden gevrijwaard<sup>1094</sup>. Wel werd een Resolutie aangenomen waarin er bij Verdragstaten wordt op aangedrongen om de aansprakelijkheidsimmunititeit van de berger op te nemen in de nationale wetgeving<sup>1095</sup>.

Bedoelde Resolutie bepaalt:

THE CONFERENCE,

*HAVING ADOPTED the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (hereinafter “the Convention”),*

*NOTING that the Convention provides for the shipowner to be strictly liable for bunker oil pollution damage,*

*NOTING FURTHER that the Convention does not require States Parties to make provision in their implementing legislation excluding any person from liability,*

*RECOGNIZING that the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, contain provisions on protection for persons taking measures to prevent or minimize the effects of oil pollution,*

*BELIEVING that it is desirable to avoid any disincentive that could prevent prompt and effective action to minimize the effects of oil pollution,*

*1. URGES States, when implementing the Convention, to consider the need to introduce legal provision for protection for persons taking measures to prevent or minimize the effects of bunker oil pollution;*

*2. RECOMMENDS that persons taking reasonable measures to prevent or minimize the effects of oil pollution be exempt from liability unless the liability in question resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result;*

*3. RECOMMENDS FURTHER that States consider the provisions of article 7, paragraphs 5(a), (b), (d), (e) and (f) of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, as a model for their legislation.*

**4.728.** Beschikking 2002/762/EG van de Raad van 19 september 2002<sup>1096</sup> machtigde de Lidstaten van de Europese Unie (met uitzondering van Denemarken) om het Bunkerolieverdrag te ondertekenen, te bekrachtigen of tot dit Verdrag toe te treden op voorwaarde dat een door artikel 2 van die beschikking bepaalde verklaring wordt afgelegd. Deze verklaring luidt:

<sup>1092</sup> In het Engels aangeduid met de term *responder immunity*: zie o.m. de la Rue, C. en Anderson, C., *Shipping and the environment. Second edition*, Londen, Informa, 2009, 262; Jacobsson, M., “Bunkers Convention in force”, *JIML* 2009, (21), 28.

<sup>1093</sup> de la Rue, C. en Anderson, C., *Shipping and the environment. Second edition*, Londen, Informa, 2009, 262.

<sup>1094</sup> Zie nogmaals de la Rue, C. en Anderson, C., *Shipping and the environment. Second edition*, Londen, Informa, 2009, 262.

<sup>1095</sup> Resolutie van 27 maart 2001 “on protection for persons taking measures to prevent or minimize the effect of oil pollution”. Zie ook de la Rue, C. en Anderson, C., *Shipping and the environment. Second edition*, Londen, Informa, 2009, 262; Jacobsson, M., “Bunkers Convention in force”, *JIML* 2009, (21), 28.

<sup>1096</sup> Beschikking 2002/762/EG van de Raad van 19 september 2002 waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Gemeenschap het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie van 2001 te ondertekenen, te bekrachtigen of toe te treden tot het Verdrag (*Pb.* 25 september 2002, L 256/7).

*Wanneer ze door een gerecht van [Alle lidstaten waarop deze beschikking van toepassing is behalve de lidstaat die de verklaring aflegt, alsmede Denemarken] zijn gegeven, worden beslissingen over zaken die onder het verdrag vallen, erkend en ten uitvoer gelegd in [De lidstaat die de verklaring aflegt] overeenkomstig de toepasselijke interne communautaire regelgeving terzake<sup>1097</sup>.*

België heeft dergelijke verklaring afgelegd.

**4.729.** De hier relevante privaatrechtelijke bepalingen van het Bunkeroリエverdrag luiden als volgt:

#### Article 1

##### Definitions

*For the purposes of this Convention:*

1. "Ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.
2. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
3. "Shipowner" means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.
4. "Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "registered owner" shall mean such company.
5. "Bunker oil" means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil.
6. "Civil Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended.
7. "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
8. "Incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.
9. "Pollution damage" means:
  - (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
  - (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.
- [...]
11. "Gross tonnage" means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.
- [...].

#### Article 2

##### Scope of application

*This Convention shall apply exclusively:*

*(a) to pollution damage caused:*

- (i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and
- (ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the

---

<sup>1097</sup> Zie nader Ringbom, H., "EU Regulation 44/2001 and its Implications for the International Maritime Liability Conventions", *JMLC* 2004, 1-33.



*territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;*

*(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.*

### Article 3

#### Liability of the shipowner

*1. Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.*

*2. Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.*

*3. No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:*

*(a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or*

*(b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or*

*(c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.*

*4. If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.*

*5. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.*

*6. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.*

### Article 4

#### Exclusions

*1. This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.*

*2. Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.*

*3. A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.*

*4. With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.*

### Article 5

#### Incidents involving two or more ships

*When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results there from, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.*

## Article 6

### Limitation of liability

*Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.*

## Article 7

### Compulsory insurance or financial security

*[...]*

*10. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.*

*[...]*

*15. A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in article 2(a)(i).*

## Article 8

### Time limits

*Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six-years' period shall run from the date of the first such occurrence.*

## Article 9

### Jurisdiction

*1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.*

*2. Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.*

*3. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.*

## Article 10

### Recognition and enforcement

*1. Any judgement given by a court with jurisdiction in accordance with Article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:*

*(a) where the judgement was obtained by fraud; or*

*(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.*

*2. A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be reopened.*

#### - HET HNS-VERDRAG

**4.730.** België is vooralsnog niet gebonden door het Internationaal Verdrag van Londen van 3 mei 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, hieronder “HNS-Verdrag”<sup>1098</sup>.

Op 30 september 2011 waren nog slechts de volgende Staten door het HNS-Verdrag gebonden: Angola, Cyprus, Ethiopië, Hongarije, Litouwen Marokko, Palau, Rusland, Saint Kitts and Nevis, Samoa, Sierra Leone, Slovenië, de Syrisch-Arabische Republiek en Tonga. Deze Staten vertegenwoordigen 13,61 % van de wereldtonnage. Het HNS-Verdrag is nog niet in werking getreden.

**4.731.** Aangezien een aantal bepalingen van het HNS-Verdrag moeilijk implementeerbaar bleken<sup>1099</sup>, werd het in 2010 gewijzigd. Op 4 november 2011 was bedoeld HNS-Protocol 2010<sup>1100</sup> onder voorbehoud van ratificatie ondertekend door Canada, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Nederland, Noorwegen en Turkije. Ook het Protocol is nog niet in werking getreden.

**4.732.** Bij Besluit 2002/971/EG van de Raad van 18 november 2002<sup>1101</sup> werden de Lidstaten gemachtigd om in het belang van de Gemeenschap het HNS-Verdrag (in zijn aanvankelijke lezing) te bekrachtigen of tot dit Verdrag toe te treden, op voorwaarde dat zij daarbij de volgende verklaring aflegden:

*Wanneer ze door een gerecht van [Alle lidstaten waarop deze beschikking van toepassing is behalve de lidstaat die de verklaring aflegt, alsmede Denemarken] zijn gegeven, worden beslissingen over zaken die onder het verdrag vallen, erkend en ten uitvoer gelegd in [De lidstaat die de verklaring aflegt] overeenkomstig de toepasselijke interne communautaire regelgeving terzake.*

**4.733.** Het HNS-Verdrag 1996 en het HNS-Protocol 2010 moeten worden gelezen en uitgelegd als één geheel (art. 18.1 van het HNS-Protocol 2010).

De hier relevante privaatrechtelijke bepalingen van het geconsolideerde HNS-Verdrag 2010 luiden, in Engelse authentieke versie:

#### Chapter I GENERAL PROVISIONS

##### Article 1

##### Definitions

*For the purposes of this Convention:*

*1. "Ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.*

<sup>1098</sup> Voor een niet-authentieke Nederlandse vertaling van het Verdrag, zie *Trb.* 2002, nr. 222.

<sup>1099</sup> Zie daarover o.m. Tsimplis, M.N., “Marine pollution from shipping activities”, *JIML* 2008, (101), 143-147; zie ook Jacobsson, M., “The HNS Convention – Prospects for its entry into force”, in Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2009. Athens II. Documents of the Conference*, s.l., CMI, s.d., 418-430.

<sup>1100</sup> Voor een niet-authentieke Nederlandse vertaling van het Protocol, zie *Trb.* 2010, nr. 316. Voor een situering, zie DRT, “HNS Protocol 2010”, *JIML* 2010, 257-258.

<sup>1101</sup> *Pb.* 13 december 2002, L 337/55.

2. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
3. "Owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company.
4. "Receiver" means either:
  - (a) the person who physically receives contributing cargo discharged in the ports and terminals of a State Party; provided that if at the time of receipt the person who physically receives the cargo acts as an agent for another who is subject to the jurisdiction of any State Party, then the principal shall be deemed to be the receiver, if the agent discloses the principal to the HNS Fund; or
  - (b) the person in the State Party who in accordance with the national law of that State Party is deemed to be the receiver of contributing cargo discharged in the ports and terminals of a State Party, provided that the total contributing cargo received according to such national law is substantially the same as that which would have been received under (a).
5. "Hazardous and noxious substances" (HNS) means:
  - (a) any substances, materials and articles carried on board a ship as cargo, referred to in (i) to (vii) below:
    - (i) oils, carried in bulk, as defined in regulation 1 of annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended;
    - (ii) noxious liquid substances, carried in bulk, as defined in regulation 1.10 of Annex II to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, and those substances and mixtures provisionally categorized as falling in pollution category X, Y or Z in accordance with regulation 6.3 of the said Annex II;
    - (iii) dangerous liquid substances carried in bulk listed in chapter 17 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, as amended, and the dangerous products for which the preliminary suitable conditions for the carriage have been prescribed by the Administration and port administrations involved in accordance with paragraph 1.1.6 of the Code;
    - (iv) dangerous, hazardous and harmful substances, materials and articles in packaged form covered by the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended;
    - (v) liquefied gases as listed in chapter 19 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, as amended, and the products for which preliminary suitable conditions for the carriage have been prescribed by the Administration and port administrations involved in accordance with paragraph 1.1.6 of the Code;
    - (vi) liquid substances carried in bulk with a flashpoint not exceeding 60°C (measured by a closed-cup test);
    - (vii) solid bulk materials possessing chemical hazards covered by the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, as amended, to the extent that these substances are also subject to the provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code in effect in 1996, when carried in packaged form; and
  - (b) residues from the previous carriage in bulk of substances referred to in (a)(i) to (iii) and (v) to (vii) above.
- 5bis. "Bulk HNS" means any hazardous and noxious substances referred to in article 1, paragraph 5(a)(i) to (iii) and (v) to (vii) and paragraph 5(b).
- 5ter. "Packaged HNS" means any hazardous and noxious substances referred to in article 1, paragraph 5(a)(iv).

6. "Damage" means:

- (a) loss of life or personal injury on board or outside the ship carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances;
- (b) loss of or damage to property outside the ship carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances;
- (c) loss or damage by contamination of the environment caused by the hazardous and noxious substances, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
- (d) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures. Where it is not reasonably possible to separate damage caused by the hazardous and noxious substances from that caused by other factors, all such damage shall be deemed to be caused by the hazardous and noxious substances except if, and to the extent that, the damage caused by other factors is damage of a type referred to in article 4, paragraph 3. In this paragraph, "caused by those substances" means caused by the hazardous or noxious nature of the substances.

7. "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize damage.

8. "Incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes damage or creates a grave and imminent threat of causing damage.

9. "Carriage by sea" means the period from the time when the hazardous and noxious substances enter any part of the ship's equipment, on loading, to the time they cease to be present in any part of the ship's equipment, on discharge. If no ship's equipment is used, the period begins and ends respectively when the hazardous and noxious substances cross the ship's rail.

10. "Contributing cargo" means any bulk HNS which is carried by sea as cargo to a port or terminal in the territory of a State Party and discharged in that State. Cargo in transit which is transferred directly, or through a port or terminal, from one ship to another, either wholly or in part, in the course of carriage from the port or terminal of original loading to the port or terminal of final destination shall be considered as contributing cargo only in respect of receipt at the final destination.

11. The "HNS Fund" means the International Hazardous and Noxious Substances Fund established under article 13.

12. "Unit of account" means the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.

[...]

15. "Director" means the Director of the HNS Fund.

[...]

### Article 3

#### Scope of application

*This Convention shall apply exclusively:*

- (a) to any damage caused in the territory, including the territorial sea, of a State Party;
- (b) to damage by contamination of the environment caused in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
- (c) to damage, other than damage by contamination of the environment, caused outside the territory, including the territorial sea, of any State, if this damage has been caused by a substance carried on board a ship registered in a State Party or, in the case of an unregistered ship, on board a ship entitled to fly the flag of a State Party; and
- (d) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage as referred to in (a), (b) and (c) above.

#### Article 4

1. *This Convention shall apply to claims, other than claims arising out of any contract for the carriage of goods and passengers, for damage arising from the carriage of hazardous and noxious substances by sea.*
2. *This Convention shall not apply to the extent that its provisions are incompatible with those of the applicable law relating to workers' compensation or social security schemes.*
3. *This Convention shall not apply:*
  - (a) *to pollution damage as defined in the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention; and*
  - (b) *to damage caused by a radioactive material of class 7 either in the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended, or in the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, as amended.*
4. *Except as provided in paragraph 5, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.*
5. *A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other vessels described in paragraph 4, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.*
6. *With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 38 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.*

#### Article 5

1. *A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to, this Convention, or any time thereafter, declare that this Convention does not apply to ships:*
  - (a) *which do not exceed 200 gross tonnage; and*
  - (b) *which carry hazardous and noxious substances only in packaged form; and*
  - (c) *while they are engaged on voyages between ports or facilities of that State.*
2. *Where two neighbouring States agree that this Convention does not apply also to ships which are covered by paragraph 1(a) and (b) while engaged on voyages between ports or facilities of those States, the States concerned may declare that the exclusion from the application of this Convention declared under paragraph 1 covers also ships referred to in this paragraph.*
3. *Any State which has made the declaration under paragraph 1 or 2 may withdraw such declaration at any time.*
4. *A declaration made under paragraph 1 or 2, and the withdrawal of the declaration made under paragraph 3, shall be deposited with the Secretary-General who shall, after the entry into force of this Convention, communicate it to the Director.*
5. *The HNS Fund is not liable to pay compensation for damage caused by substances carried by a ship to which the Convention does not apply pursuant to a declaration made under paragraph 1 or 2, to the extent that:*
  - (a) *the damage as defined in article 1, paragraph 6(a), (b) or (c) was caused in:*
    - (i) *the territory, including the territorial sea, of the State which has made the declaration, or in the case of neighbouring States which have made a declaration under paragraph 2, of either of them; or*
    - (ii) *the exclusive economic zone, or area mentioned in article 3(b), of the State or States referred to in (i);*
  - (b) *the damage includes measures taken to prevent or minimize such damage.*

[...]

## Chapter II LIABILITY

### Article 7

#### Liability of the owner

1. *Except as provided in paragraphs 2 and 3, the owner at the time of an incident shall be liable for damage caused by any hazardous and noxious substances in connection with their carriage by sea on board the ship, provided that if an incident consists of a series of occurrences having the same origin the liability shall attach to the owner at the time of the first of such occurrences.*
2. *No liability shall attach to the owner if the owner proves that:*
  - (a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or*
  - (b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or*
  - (c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function; or*
  - (d) the failure of the shipper or any other person to furnish information concerning the hazardous and noxious nature of the substances shipped either:*
    - (i) has caused the damage, wholly or partly; or*
    - (ii) has led the owner not to obtain insurance in accordance with article 12;**provided that neither the owner nor its servants or agents knew or ought reasonably to have known of the hazardous and noxious nature of the substances shipped.*
3. *If the owner proves that the damage resulted wholly or partly either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.*
4. *No claim for compensation for damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention.*
5. *Subject to paragraph 6, no claim for compensation for damage under this Convention or otherwise may be made against:*
  - (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;*
  - (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;*
  - (c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;*
  - (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;*
  - (e) any person taking preventive measures; and*
  - (f) the servants or agents of persons mentioned in (c), (d) and (e);**unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.*
6. *Nothing in this Convention shall prejudice any existing right of recourse of the owner against any third party, including, but not limited to, the shipper or the receiver of the substance causing the damage, or the persons indicated in paragraph 5.*

### Article 8

#### Incidents involving two or more ships

1. *Whenever damage has resulted from an incident involving two or more ships each of which is carrying hazardous and noxious substances, each owner, unless exonerated under article 7, shall be liable for the damage. The owners shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.*

2. However, owners shall be entitled to the limits of liability applicable to each of them under article 9.
3. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse of an owner against any other owner.

## Article 9

### Limitation of liability

1. The owner of a ship shall be entitled to limit liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

(a) Where the damage has been caused by bulk HNS:

(i) 10 million units of account for a ship not exceeding 2,000 units of tonnage; and

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each unit of tonnage from 2,001 to 50,000 units of tonnage, 1,500 units of account;

for each unit of tonnage in excess of 50,000 units of tonnage, 360 units of account;

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 100 million units of account.

(b) Where the damage has been caused by packaged HNS, or where the damage has been caused by both bulk HNS and packaged HNS, or where it is not possible to determine whether the damage originating from that ship has been caused by bulk HNS or by packaged HNS:

(i) 11.5 million units of account for a ship not exceeding 2,000 units of tonnage; and

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each unit of tonnage from 2,001 to 50,000 units of tonnage, 1,725 units of account;

for each unit of tonnage in excess of 50,000 units of tonnage, 414 units of account;

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 115 million units of account.

2. The owner shall not be entitled to limit liability under this Convention if it is proved that the damage resulted from the personal act or omission of the owner, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

3. The owner shall, for the purpose of benefitting from the limitation provided for in paragraph 1, constitute a fund for the total sum representing the limit of liability established in accordance with paragraph 1 with the court or other competent authority of any one of the States Parties in which action is brought under article 38 or, if no action is brought, with any court or other competent authority in any one of the States Parties in which an action can be brought under article 38. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the law of the State Party where the fund is constituted, and considered to be adequate by the court or other competent authority.

4. Subject to the provisions of article 11, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

5. If before the fund is distributed the owner or any of the servants or agents of the owner or any person providing to the owner insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for damage, such person shall, up to the amount that person has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for damage which such person may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

7. Where owners or other persons establish that they may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which the right of subrogation would have been enjoyed under paragraphs 5 or 6 had the compensation been paid before the fund was distributed, the court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a



*sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce the claim against the fund.*

*8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize damage shall rank equally with other claims against the fund.*

*9. (a) The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.*

*(b) Nevertheless, a State Party which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five-and-a-half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.*

*(c) The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9(a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first two sentences of paragraph 9(a). States Parties shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.*

*10. For the purpose of this article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.*

*11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limitation of liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.*

## **Article 10**

*1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with article 9 and is entitled to limit liability:*

*(a) no person having a claim for damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim; and*

*(b) the court or other competent authority of any State Party shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.*

*2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the court administering the fund and the fund is actually available in respect of the claim. Death and injury Article 11 Claims in respect of death or personal injury have priority over other claims save to the extent that the aggregate of such claims exceeds two-thirds of the total amount established in accordance with article 9, paragraph 1.*

## Article 11

### Death and injury

*Claims in respect of death or personal injury have priority over other claims save to the extent that the aggregate of such claims exceeds two-thirds of the total amount established in accordance with article 9, paragraph 1.*

## Article 12

### Compulsory insurance of the owner

*[...]*

*8. Any claim for compensation for damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limitation of liability, benefit from the limit of liability prescribed in accordance with paragraph 1. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.*

*[...]*

## Chapter IV CLAIMS AND ACTIONS

## Article 37

### Limitation of actions

*1. Rights to compensation under chapter II shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the person suffering the damage knew or ought reasonably to have known of the damage and of the identity of the owner.*

*2. Rights to compensation under chapter III shall be extinguished unless an action is brought thereunder or a notification has been made pursuant to article 39, paragraph 7, within three years from the date when the person suffering the damage knew or ought reasonably to have known of the damage.*

*3. In no case, however, shall an action be brought later than ten years from the date of the incident which caused the damage.*

*4. Where the incident consists of a series of occurrences, the ten-year period mentioned in paragraph 3 shall run from the date of the last of such occurrences.*

## Article 38

### Jurisdiction in respect of action against the owner

*1. Where an incident has caused damage in the territory, including the territorial sea or in an area referred to in article 3(b), of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimize damage in such territory including the territorial sea or in such area, actions for compensation may be brought against the owner or other person providing financial security for the owner's liability only in the courts of any such States Parties.*

*2. Where an incident has caused damage exclusively outside the territory, including the territorial sea, of any State and either the conditions for application of this Convention set out in article 3(c) have been fulfilled or preventive measures to prevent or minimize such damage have been taken, actions for compensation may be brought against the owner or other person providing financial security for the owner's liability only in the courts of:*

*(a) the State Party where the ship is registered or, in the case of an unregistered ship, the State Party whose flag the ship is entitled to fly; or*

*(b) the State Party where the owner has habitual residence or where the principal place of business of the owner is established; or*

*(c) the State Party where a fund has been constituted in accordance with article 9, paragraph 3.*

*3 Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 or 2 shall be given to the defendant.*

*4. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.*

*5. After a fund under article 9 has been constituted by the owner or by the insurer or other person providing financial security in accordance with article 12, the courts of the State in which such fund is constituted shall have exclusive jurisdiction to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.*

#### Article 39

Jurisdiction in respect of action against the HNS Fund or taken by the HNS Fund

*1. Subject to the subsequent provisions of this article, any action against the HNS Fund for compensation under article 14 shall be brought only before a court having jurisdiction under article 38 in respect of actions against the owner who is liable for damage caused by the relevant incident or before a court in a State Party which would have been competent if an owner had been liable.*

*2. In the event that the ship carrying the hazardous or noxious substances which caused the damage has not been identified, the provisions of article 38, paragraph 1, shall apply mutatis mutandis to actions against the HNS Fund.*

*3. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain such actions against the HNS Fund as are referred to in paragraph 1.*

*4. Where an action for compensation for damage has been brought before a court against the owner or the owner's guarantor, such court shall have exclusive jurisdiction over any action against the HNS Fund for compensation under the provisions of article 14 in respect of the same damage.*

*5. Each State Party shall ensure that the HNS Fund shall have the right to intervene as a party to any legal proceedings instituted in accordance with this Convention before a competent court of that State against the owner or the owner's guarantor.*

*6. Except as otherwise provided in paragraph 7, the HNS Fund shall not be bound by any judgement or decision in proceedings to which it has not been a party or by any settlement to which it is not a party.*

*7. Without prejudice to the provisions of paragraph 5, where an action under this Convention for compensation for damage has been brought against an owner or the owner's guarantor before a competent court in a State Party, each party to the proceedings shall be entitled under the national law of that State to notify the HNS Fund of the proceedings. Where such notification has been made in accordance with the formalities required by the law of the court seized and in such time and in such a manner that the HNS Fund has in fact been in a position effectively to intervene as a party to the proceedings, any judgement rendered by the court in such proceedings shall, after it has become final and enforceable in the State where the judgement was given, become binding upon the HNS Fund in the sense that the facts and findings in that judgement may not be disputed by the HNS Fund even if the HNS Fund has not actually intervened in the proceedings.*

#### Article 40

Recognition and enforcement

*1. Any judgement given by a court with jurisdiction in accordance with article 38, which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any State Party, except:*

*(a) where the judgement was obtained by fraud; or*

*(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present the case.*

*2. A judgement recognized under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.*

3. Subject to any decision concerning the distribution referred to in article 14, paragraph 6, any judgement given against the HNS Fund by a court having jurisdiction in accordance with article 39, paragraphs 1 and 3 shall, when it has become enforceable in the State of origin and is in that State no longer subject to ordinary forms of review, be recognized and enforceable in each State Party.

#### Article 41

##### Subrogation and recourse

1. The HNS Fund shall, in respect of any amount of compensation for damage paid by the HNS Fund in accordance with article 14, paragraph 1, acquire by subrogation the rights that the person so compensated may enjoy against the owner or the owner's guarantor.

2. Nothing in this Convention shall prejudice any rights of recourse or subrogation of the HNS Fund against any person, including persons referred to in article 7, paragraph 2(d), other than those referred to in the previous paragraph, in so far as they can limit their liability. In any event the right of the HNS Fund to subrogation against such persons shall not be less favourable than that of an insurer of the person to whom compensation has been paid.

3. Without prejudice to any other rights of subrogation or recourse against the HNS Fund which may exist, a State Party or agency thereof which has paid compensation for damage in accordance with provisions of national law shall acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

#### - HET ATOOMSCHEPENVERDRAG

**4.734.** Onder impuls van het CMI werd op 25 mei 1962 de “Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships” (hier: “Atoomschepenverdrag”) ondertekend.

Het Atoomschepenverdrag had weinig succes, trad zelfs nooit in werking en kan hier verder buiten beschouwing blijven. Van de buurlanden heeft overigens alleen Nederland het geratificeerd.

#### - HET NUCLEAR-VERDRAG

**4.735.** Zoals vermeld, is België gebonden door het Nuclear-Verdrag<sup>1102</sup>.

Op 30 september waren 17 Staten door dit Verdrag gebonden. Zij vertegenwoordigden 20,38 % van de wereldtonnage. Naast België zijn o.m. Duitsland, Frankrijk en Nederland gebonden.

**4.736.** De materiële bepalingen van het Nuclear-Verdrag luiden als volgt:

#### Article 1

*Any person who by virtue of an international convention or national law applicable in the field of maritime transport might be held liable for damage caused by a nuclear incident shall be exonerated from such liability:*

*(a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris or the Vienna Convention, or*

*(b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Convention.*

---

<sup>1102</sup> I.v.m. de aansprakelijkheid bij exploitatie van nucleaire schepen en het vervoer van nucleaire stoffen, zie o.m. Legendre, C., “Les navires à réacteurs nucléaires et le droit maritime”, DMF 1971, 642-649; Rodière-du Pontavice, 148-152, nrs. 166-169; Szasz, P.C., “The Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships”, JMLC 1971, 541-569.

## Article 2

1. *The exoneration provided for in Article 1 shall also apply in respect of damage caused by a nuclear incident:*

*(a) to the nuclear installation itself or to any property on the site of that installation which is used or to be used in connexion with that installation, or*

*(b) to the means of transport upon which the nuclear material involved was at the time of the nuclear incident,*

*for which the operator of the nuclear installation is not liable because his liability for such damage has been excluded pursuant to the provisions of either the Paris or the Vienna Convention, or, in cases referred to in Article 1(b), by equivalent provisions of the national law referred to therein.*

2. *The provisions of paragraph 1 shall not, however, affect the liability of any individual who has caused the damage by an act or omission done with intent to cause damage.*

## Article 3

*No provision of the present Convention shall affect the liability of the operator of a nuclear ship in respect of damage caused by a nuclear incident involving the nuclear fuel of or radioactive products or waste produced in such ship.*

## Article 4

*The present Convention shall supersede any international Conventions in the field of maritime transport which, at the date on which the present Convention is opened for signature, are in force or open for signature, ratification or accession but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of the Contracting Parties to the present Convention to non-Contracting States arising under such international Conventions.*

### - HET CRDNI-VERDRAG

**4.737.** Voor de volledigheid moet worden vermeld dat vooralsnog geen bijzonder verdragsregime tot stand is gebracht voor aansprakelijkheidsbeperking m.b.t. het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen in de binnenvaart. Het in 2001 opgestelde ontwerp van Europees Verdrag betreffende de aansprakelijkheid en de vergoeding van schade in verband met het vervoer over de binnenwateren van schadelijke en gevaarlijke stoffen (CRDNI) is vooralsnog niet in een verdragsregeling uitgemond<sup>1103</sup>.

### - RICHTLIJN 2004/35/EG

**4.738.** Volledigheidshalve dient melding te worden gemaakt van Richtlijn 2004/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade<sup>1104</sup>.

---

<sup>1103</sup> Zie kort De Decker, M., "De beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, i.h.b. het verdrag van Straatsburg van 4.11.1988 (CLNI)", *TVR*, 2004, (281), 288, nr. 19.

<sup>1104</sup> *Pb.* 30 april 2004, L 143/56. Voor het belang van de Richtlijn voor het zeerecht, zie Carbone, S.M., Munari, F. en Schiano di Pepe, L., "The Environmental Liability Directive and liability for damage to the marine environment", *JIML* 2007, 341-355; Nesterowicz, M.A., "The application of the Environmental Liability Directive to damage caused by pollution from ships", *LMCLQ* 2007, 107-118; Tsimplis, M.N., "Marine pollution from shipping activities", *JIML* 2008, (101), 130-132; i.v.m. de Richtlijn en de Belgische omzettingbepalingen, zie *supra*, nr. 4.705.

**4.739.** Duitsland is partij bij het CLC-Verdrag, zoals gewijzigd door het CLC-Protocol 1992<sup>1105</sup>.

Het CLC-Verdrag werd niet overgenomen in de Duitse nationale wetgeving. Wel wordt naar het CLC-Verdrag verwezen in het *Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Överschmutzungsschäden durch Seeschiffe* (Ölschadengesetz - ÖISG) van 30 september 1988.

Deze wet, zoals gewijzigd, bepaalt o.m.:

§ 1 Anwendbarkeit von internationalen Übereinkommen

(1) Die Haftung und Entschädigung für Överschmutzungsschäden richten sich

1. nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 (BGBI. 1994 II S. 1150, 1152), dem Fondsübereinkommen von 1992 (BGBI. 1994 II S. 1150, 1169) und dem Zusatzfondsübereinkommen von 2003 (BGBI. 2004 II S. 1290) in ihrer jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung oder

2. nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBI. 2006 II S. 578) (Bunkeröl-Übereinkommen).

(2) Die Bestimmungen des Haftungsübereinkommens von 1992 sowie des Bunkeröl-Übereinkommens sind, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, auch in bezug auf Seeschiffe anzuwenden, die nicht im Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen sind oder die nicht die Flagge eines Vertragsstaats führen dürfen.

§ 6 Gerichtliche Zuständigkeiten

(1) Für Streitigkeiten wegen der Ansprüche

1. auf Entschädigung nach Artikel 4 des Fondsübereinkommens von 1992;

2. auf Entschädigung nach Artikel 4 des Zusatzfondsübereinkommens von 2003;

3. auf die dem Fonds nach dem Fondsübereinkommen von 1992 zustehenden Beiträge;

4. auf die dem Fonds nach dem Zusatzfondsübereinkommen von 2003 zustehenden Beiträge

ist der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten gegeben, soweit sich nicht aus Artikel 7 Abs. 3 Satz 1 des Fondsübereinkommens von 1992 oder aus Artikel 7 des Zusatzfondsübereinkommens von 2003 etwas anderes ergibt.

(2) Für Streitigkeiten wegen der Ansprüche

1. auf Schadenersatz oder Ersatz von Aufwendungen wegen Verschmutzungsschäden nach Artikel III, IV und VII Abs. 8 des Haftungsübereinkommens von 1992, nach Artikel 3, 4, 5 und 7 Abs. 10 des Bunkeröl-Übereinkommens oder nach § 1 Abs. 2 und

2. auf Entschädigung nach Artikel 4 des Fondsübereinkommens von 1992 oder nach Artikel 4 des Zusatzfondsübereinkommens von 2003

ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk das schädigende Ereignis oder der Verschmutzungsschaden eingetreten ist oder Schutzmaßnahmen im Sinne von Artikel I Nr. 7 des Haftungsübereinkommens von 1992 oder Artikel 1 Nr. 9 des Bunkeröl-Übereinkommens ergriffen oder angeordnet worden sind.

§ 6a Anerkennung und Vollstreckung

Die in einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union ergangenen Entscheidungen über Schadenersatzklagen auf Grund des Bunkeröl-Übereinkommens werden gemäß Europäischem Gemeinschaftsrecht anerkannt und vollstreckt; Artikel 10 des Bunkeröl-Übereinkommens ist insoweit nicht anzuwenden. Satz 1 gilt nicht für Entscheidungen eines Gerichts in Dänemark.

<sup>1105</sup> Zie hieromtrent o.m. Altfuldisch, 3-4; Herber, 188 e.v.; Puttfarken, 334-336, nrs. 793-796; Rabe, 77, nrs. 86-87.

**4.740.** Duitsland is ook gebonden door het Fonds-Verdrag 1992 en het Aanvullend Fonds-Protocol 2003.

**4.741.** Duitsland is voorts Partij bij het Bunkerolieverdrag. Het Verdrag werd niet overgenomen in het Duitse nationale recht. Wel wordt naar het Bunkerolieverdrag verwezen in de hierboven reeds aangehaalde § 1 van het *Ölschadengesetz*.

**4.742.** Zoals vermeld is Duitsland ook gebonden door het Nuclear-Verdrag.

- ENGELAND

**4.743.** De Engelse *Merchant Shipping Act 1995* bevat een Part VI over “Prevention of pollution”, waarbinnen Chapter III het opschrift “Liability for oil pollution” draagt. Dit Chapter III is de overname in de Engelse wetgeving van het CLC-Verdrag<sup>1106</sup>.

De relevante bepalingen luiden:

Preliminary

152 Meaning of “the Bunkers Convention”, “the Liability Convention” and related expressions.

(1) *In this Chapter—*

“the Bunkers Convention” means the *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001*;

“Bunkers Convention country” means a country in respect of which the Bunkers Convention is in force;

“Bunkers Convention State” means a State which is a party to the Bunkers Convention;

“the Liability Convention” means the *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992*;

“Liability Convention country” means a country in respect of which the Liability Convention is in force; and

“Liability Convention State” means a State which is a party to the Liability Convention.

(2) If Her Majesty by Order in Council declares that any State specified in the Order is a party to the Liability Convention or the Bunkers Convention in respect of any country so specified the Order shall, while in force, be conclusive evidence that that State is a party to that Convention in respect of that country.

Liability

153 Liability for oil pollution in case of tankers.

(1) *Where, as a result of any occurrence, any oil is discharged or escapes from a ship to which this section applies, then (except as otherwise provided by this Chapter) the registered owner of the ship shall be liable—*

(a) *for any damage caused outside the ship in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and*

(b) *for the cost of any measures reasonably taken after the discharge or escape for the purpose of preventing or minimising any damage so caused in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and*

(c) *for any damage caused in the territory of the United Kingdom by any measures so taken.*

---

<sup>1106</sup> Tsimplis, M., “Marine Pollution from Shipping Activities”, in Southampton, (251), 255; Tetley MLaC, 153.

(2) *Where, as a result of any occurrence, there arises a grave and imminent threat of damage being caused outside a ship to which this section applies by the contamination that might result if there were a discharge or escape of oil from the ship, then (except as otherwise provided by this Chapter) the registered owner of the ship shall be liable—*

*(a) for the cost of any measures reasonably taken for the purpose of preventing or minimising any such damage in the territory of the United Kingdom; and*

*(b) for any damage caused outside the ship in the territory of the United Kingdom by any measures so taken.*

(2A) *In this Chapter, such a threat is referred to as a relevant threat of contamination falling within subsection (2) of this section.*

(3) *Subject to subsection (4) below, this section applies to any ship constructed or adapted for carrying oil in bulk as cargo.*

(4) *Where any ship so constructed or adapted is capable of carrying other cargoes besides oil, this section shall apply to any such ship—*

*(a) while it is carrying oil in bulk as cargo; and*

*(b) unless it is proved that no residues from the carriage of any such oil remain in the ship, while it is on any voyage following the carriage of any such oil, but not otherwise.*

(5) *Where a person incurs a liability under subsection (1) or (2) above he shall also be liable for any damage or cost for which he would be liable under that subsection if the references in it to the territory of the United Kingdom included the territory of any other Liability Convention country.*

(6) *Where—*

*(a) as a result of any occurrence, a liability is incurred under this section by the owner of each of two or more ships, but*

*(b) the damage or cost for which each of the registered owners would be liable cannot reasonably be separated from that for which the other or others would be liable,*

*each of the registered owners shall be liable, jointly with the other or others, for the whole of the damage or cost for which the registered owners together would be liable under this section.*

### 153A Liability for pollution by bunker oil

(1) *Subject to subsection (3), where, as a result of any occurrence, any bunker oil is discharged or escapes from a ship then (except as otherwise provided by this Chapter) the owner of the ship shall be liable—*

*(a) for any damage caused outside the ship in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and*

*(b) for the cost of any measures reasonably taken after the discharge or escape for the purpose of preventing or minimising any damage so caused in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and*

*(c) for any damage caused in the territory of the United Kingdom by any measures so taken.*

(2) *Subject to subsection (3), where, as a result of any occurrence, there arises a grave and imminent threat of damage being caused outside a ship by the contamination that might result if there were a discharge or escape of bunker oil from the ship then (except as otherwise provided by this Chapter) the owner of the ship shall be liable—*

*(a) for the cost of any measures reasonably taken for the purpose of preventing or minimising any such damage in the territory of the United Kingdom; and*

*(b) for any damage caused outside the ship in the territory of the United Kingdom by any measures so taken.*

(3) *There shall be no liability under this section in relation to —*

*(a) a discharge or escape of bunker oil from a ship to which section 153 applies, or*

*(b) a threat mentioned in subsection (2) arising in relation to a potential discharge or escape of bunker oil from such a ship,*

*where that bunker oil is also persistent hydrocarbon mineral oil.*

(4) *In the subsequent provisions of this Chapter—*



- (a) a discharge or escape of bunker oil from a ship, other than a discharge or escape of oil excluded by subsection (3), is referred to as a discharge or escape of bunker oil falling within subsection (1) of this section; and*
- (b) a threat mentioned in subsection (2), other than one excluded by subsection (3), is referred to as a relevant threat of contamination falling within subsection (2) of this section.*
- (5) Where a person incurs a liability under subsection (1) or (2) he shall also be liable for any damage or cost for which he would be liable under that subsection if the references in it to the territory of the United Kingdom included the territory of any other Bunkers Convention country.*
- (6) Where—*
  - (a) as a result of any occurrence, a liability is incurred under this section by the owner of each of two or more ships, but*
  - (b) the damage or cost for which each of the owners would be liable cannot reasonably be separated from that for which the other or others would be liable,**each of the owners shall be liable, jointly with the other or others, for the whole of the damage or cost for which the owners together would be liable under this section.*
- (7) In this Chapter (except in section 170(1)) “owner”, except when used in the term “registered owner”, means the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.*

#### **154 Liability for oil pollution in case of other ships.**

- (1) Where, as a result of any occurrence, any oil is discharged or escapes from a ship other than a ship to which section 153 applies, then (except as otherwise provided by this Chapter) the owner of the ship shall be liable—*
  - (a) for any damage caused outside the ship in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and*
  - (b) for the cost of any measures reasonably taken after the discharge or escape for the purpose of preventing or minimising any damage so caused in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and*
  - (c) for any damage so caused in the territory of the United Kingdom by any measures so taken.*
- (2) Where, as a result of any occurrence, there arises a grave and imminent threat of damage being caused outside a ship other than a ship to which section 153 applies by the contamination which might result if there were a discharge or escape of oil from the ship, then (except as otherwise provided by this Chapter) the owner of the ship shall be liable—*
  - (a) for the cost of any measures reasonably taken for the purpose of preventing or minimising any such damage in the territory of the United Kingdom; and*
  - (b) for any damage caused outside the ship in the territory of the United Kingdom by any measures so taken;**and in the subsequent provisions of this Chapter any such threat is referred to as a relevant threat of contamination.*
- (3) Where—*
  - (a) as a result of any occurrence, a liability is incurred under this section by the owner of each of two or more ships, but*
  - (b) the damage or cost for which each of the owners would be liable cannot reasonably be separated from that for which the other or others would be liable,**each of the owners shall be liable, jointly with the other or others, for the whole of the damage or cost for which the owners together would be liable under this section.*
- [...]*
- (5) In this section “ship” includes a vessel which is not seagoing.*

### 155 Exceptions from liability under sections 153 and 154.

*No liability shall be incurred by the owner of a ship under section 153 or 154 by reason of any discharge or escape of oil from the ship, or by reason of any relevant threat of contamination, if he proves that the discharge or escape, or (as the case may be) the threat of contamination—*

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or an exceptional, inevitable and irresistible natural phenomenon; or*
- (b) was due wholly to anything done or omitted to be done by another person, not being a servant or agent of the owner, with intent to do damage; or*
- (c) was due wholly to the negligence or wrongful act of a government or other authority in exercising its function of maintaining lights or other navigational aids for the maintenance of which it was responsible.*

### 156 Restriction of liability for oil pollution.

*(1) Where, as a result of any occurrence—*

- (a) any oil is discharged or escapes from a ship (whether one to which section 153 or one to which section 154 applies), or*
- (b) there arises a relevant threat of contamination,*

*then, whether or not the owner of the ship in question incurs a liability under section 153 or 154—*

- (i) he shall not be liable otherwise than under that section for any such damage or cost as is mentioned in it, and*
- (ii) no person to whom this paragraph applies shall be liable for any such damage or cost unless it resulted from anything done or omitted to be done by him either with intent to cause any such damage or cost or recklessly and in the knowledge that any such damage or cost would probably result.*

*(2) Subsection (1)(ii) above applies to—*

- (a) any servant or agent of the owner of the ship;*
- (b) any person not falling within paragraph (a) above but employed or engaged in any capacity on board the ship or to perform any service for the ship;*
- (c) any charterer of the ship (however described and including a bareboat charterer), and any manager or operator of the ship;*
- (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner of the ship or on the instructions of a competent public authority;*
- (e) any person taking any such measures as are mentioned in subsection (1)(b) or (2)(a) of section 153 or 154;*
- (f) any servant or agent of a person falling within paragraph (c), (d) or (e) above.*

*(3) The liability of the owner of a ship under section 153 or 154 for any impairment of the environment shall be taken to be a liability only in respect of—*

- (a) any resulting loss of profits, and*
- (b) the cost of any reasonable measures of reinstatement actually taken or to be taken.*

### 156A Liability under section 153, 153A or 154: supplementary provisions

*(1) For the purposes of this Chapter —*

- (a) references to a discharge or escape of oil or bunker oil from a ship are references to such a discharge or escape wherever it may occur;*
- (b) references to a discharge or escape of oil from a ship include a discharge or escape of oil carried in the bunkers of the ship;*
- (c) where more than one discharge or escape of oil or bunker oil results from the same occurrence or from a series of occurrences having the same origin, they shall be treated as one, but any measures taken after the first of them shall be deemed to have been taken after the discharge or escape; and*

*(d) where a relevant threat of contamination results from a series of occurrences having the same origin, they shall be treated as a single occurrence.*

*(2) The Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945(1) and, in Northern Ireland, the Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act (Northern Ireland) 1948(2) shall apply in relation to any damage or cost for which a person is liable under section 153, 153A or 154, but which is not due to his fault, as if it were due to his fault.*

#### Limitation of liability under section 153

##### 157 Limitation of liability under section 153.

*(1) Where, as a result of any occurrence, the registered owner of a ship incurs liability under section 153 by reason of a discharge or escape or by reason of any relevant threat of contamination falling within subsection (2) of that section, then (subject to subsection (3) below)—*

*(a) he may limit that liability in accordance with the provisions of this Chapter, and*

*(b) if he does so, his liability (being the aggregate of his liabilities under section 153 resulting from the occurrence) shall not exceed the relevant amount.*

*(2) In subsection (1) above, “the relevant amount” means—*

*(a) in relation to a ship not exceeding 5,000 tons, three million special drawing rights;*

*(b) in relation to a ship exceeding 5,000 tons, three million special drawing rights together with an additional 420 special drawing rights for each ton of its tonnage in excess of 5,000 tons up to a maximum amount of 59.7 million special drawing rights;*

*but the Secretary of State may by order make such amendments of paragraphs (a) and (b) above as appear to him to be appropriate for the purpose of giving effect to the entry into force of any amendment of the limits of liability laid down in paragraph 1 of Article V of the Liability Convention.*

*(3) Subsection (1) above shall not apply in a case where it is proved that the discharge or escape, or (as the case may be) the relevant threat of contamination, resulted from anything done or omitted to be done by the registered owner either with intent to cause any such damage or cost as is mentioned in section 153 or recklessly and in the knowledge that any such damage or cost would probably result.*

*(4) For the purposes of this section a ship’s tonnage shall be its gross tonnage calculated in such manner as may be prescribed by an order made by the Secretary of State.*

*(5) Any such order shall, so far as it appears to the Secretary of State to be practicable, give effect to the regulations in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.*

*[...]*

##### 158 Limitation actions.

*(1) Where the registered owner of a ship has or is alleged to have incurred a liability under section 153 he may apply to the court for the limitation of that liability to an amount determined in accordance with section 157.*

*(2) If on such an application the court finds that the applicant has incurred such a liability but has not found that he is not entitled to limit it], the court shall, after determining the limit which would apply to the applicant’s liability if he were entitled to limit it] and directing payment into court of the amount of that limit—*

*(a) determine the amounts that would, apart from the limit, be due in respect of the liability to the several persons making claims in the proceedings; and*

*(b) direct the distribution of the amount paid into court (or, as the case may be, so much of it as does not exceed the liability) among those persons in proportion to their claims, subject to the following provisions of this section.*

*Where—*

*(a) a distribution is made under subsection (2)(b) above without the court having found that the applicant is entitled to limit his liability, and*

*(b) the court subsequently finds that the applicant is not so entitled, the making of the distribution is not to be regarded as affecting the applicant's liability in excess of the amount distributed.]*

*(3) A payment into court of the amount of a limit determined in pursuance of this section shall be made in sterling; and*

*(a) for the purpose of converting such an amount from special drawing rights into sterling one special drawing right shall be treated as equal to such a sum in sterling as the International Monetary Fund have fixed as being the equivalent of one special drawing right for—*

*(i) the day on which the determination is made; or*

*(ii) if no sum has been so fixed for that day, the last day before that day for which a sum has been so fixed;*

*(b) a certificate given by or on behalf of the Treasury stating—*

*(i) that a particular sum in sterling has been so fixed for the day on which the determination was made, or*

*(ii) that no sum has been so fixed for that day and that a particular sum in sterling has been so fixed for a day which is the last day for which a sum has been so fixed before the day on which the determination was made,*

*shall be conclusive evidence of those matters for the purposes of this Chapter;*

*(c) a document purporting to be such a certificate shall, in any proceedings, be received in evidence and, unless the contrary is proved, be deemed to be such a certificate.*

*(4) No claim shall be admitted in proceedings under this section unless it is made within such time as the court may direct or such further time as the court may allow.*

*(5) Where any sum has been paid in or towards satisfaction of any claim in respect of the damage or cost to which the liability extends—*

*(a) by the registered owner or the persons referred to in section 165 as “the insurer” (in relation to any insurance or other security provided as mentioned in subsection (1) of that section); or*

*(b) by a person who has or is alleged to have incurred a liability, otherwise than under section 153, for the damage or cost and who is entitled to limit his liability in connection with the ship by virtue of section 185 or 186;*

*the person who paid the sum shall, to the extent of that sum, be in the same position with respect to any distribution made in proceedings under this section as the person to whom it was paid would have been.*

*(6) Where the person who incurred the liability has voluntarily made any reasonable sacrifice or taken any other reasonable measures to prevent or reduce damage to which the liability extends or might have extended he shall be in the same position with respect to any distribution made in proceedings under this section as if he had a claim in respect of the liability equal to the cost of the sacrifice or other measures.*

*(7) The court may, if it thinks fit, postpone the distribution of such part of the amount to be distributed as it deems appropriate having regard to any claims that may later be established before a court of any country outside the United Kingdom.*

*(8) No lien or other right in respect of any ship or other property shall affect the proportions in which any amount is distributed in accordance with subsection (2)(b) above.*

#### **159 Restriction on enforcement after establishment of limitation fund.**

*(1) Where the court has found that a person who has incurred a liability under section 153 is entitled to limit that liability to any amount and he has paid into court a sum not less than that amount—*

*(a) the court shall order the release of any ship or other property arrested in connection with a claim in respect of that liability or any security given to prevent or obtain release from such an arrest; and*

*(b) no judgment or decree for any such claim shall be enforced, except so far as it is for costs (or, in Scotland, expenses);*

*if the sum paid into court, or such part thereof as corresponds to the claim, will be actually available to the claimant or would have been available to him if the proper steps in the proceedings under section 158 had been taken.*

*(2) In the application of this section to Scotland, any reference (however expressed) to release from arrest shall be construed as a reference to the recall of an arrestment.*

#### 160 Concurrent liabilities of owners and others.

*Where, as a result of any discharge or escape of oil from a ship or as a result of any relevant threat of contamination, the registered owner of the ship incurs a liability under section 153 and any other person incurs a liability, otherwise than under that section, for any such damage or cost as is mentioned in subsection (1) or (2) of that section then, if—*

*(a) the registered owner has been found, in proceedings under section 158 to be entitled to limit his liability to any amount and has paid into court a sum not less than that amount; and*

*(b) the other person is entitled to limit his liability in connection with the ship by virtue of section 185 or 186;*

*no proceedings shall be taken against the other person in respect of his liability, and if any such proceedings were commenced before the owner paid the sum into court, no further steps shall be taken in the proceedings except in relation to costs.*

#### 161 Establishment of limitation fund outside United Kingdom.

*Where the events resulting in the liability of any person under section 153 also resulted in a corresponding liability under the law of another Liability Convention country sections 159 and 160 shall apply as if the references to sections 153 and 158 included references to the corresponding provisions of that law and the references to sums paid into court included references to any sums secured under those provisions in respect of the liability.*

### Limitation period for claims under this Chapter

#### 162 Extinguishment of claims.

*No action to enforce a claim in respect of a liability incurred under section 153, 153A or 154 shall be entertained by any court in the United Kingdom unless the action is commenced not later than three years after the claim arose nor later than six years after the occurrence or first of the occurrences resulting in the discharge or escape, or (as the case may be) in the relevant threat of contamination, by reason of which the liability was incurred.*

[...]

#### 165 Rights of third parties against insurers.

*(1) Where it is alleged that the registered owner of a ship has incurred a liability under section 153 as a result of any discharge or escape of oil occurring, or as a result of any relevant threat of contamination arising, while there was in force a contract of insurance or other security to which such a certificate as is mentioned in section 163(2) related, proceedings to enforce a claim in respect of the liability may be brought against the person who provided the insurance or other security.*

*(1A) Where it is alleged that the owner of a ship has incurred a liability under section 153A as a result of any discharge or escape of bunker oil occurring, or as a result of any relevant threat of contamination arising, while there was in force a contract of insurance or other security to which such a certificate as is mentioned in section 163A(2) related, proceedings to enforce a claim in respect of the liability may be brought against the person who provided the insurance or other security.*

*(1B) In the following provisions of this section, “the insurer” means the person who provided the insurance or other security referred to in subsection (1) or subsection (1A), as the case may be.*

(2) In any proceedings brought against the insurer by virtue of this section in respect of liability under section 153 it shall be a defence (in addition to any defence affecting the registered owner's liability) to prove that the discharge or escape, or (as the case may be) the threat of contamination, was due to the wilful misconduct of the registered owner himself.

(3) The insurer may limit his liability in respect of claims in respect of liability under section 153 which are made against him by virtue of this section in like manner and to the same extent as the registered owner may limit his liability under section 157 but the insurer may do so whether or not the discharge or escape, or (as the case may be) the threat of contamination, resulted from anything done or omitted to be done by the registered owner as mentioned in section 157(3).

(4) Where the registered owner and the insurer each apply to the court for the limitation of his liability (in relation to liability under section 153) any sum paid into court in pursuance of either application shall be treated as paid also in pursuance of the other.

(4A) In any proceedings brought against the insurer by virtue of this section in respect of liability under section 153A it shall be a defence (in addition to any defence affecting the owner's liability) to prove that the discharge or escape, or (as the case may be) the threat of contamination, was due to the wilful misconduct of the owner himself.

(4B) The insurer may limit his liability in respect of claims in respect of liability under section 153A which are made against him by virtue of this section in like manner and to the same extent as the owner may limit his liability by virtue of section 185; but the insurer may do so whether or not the discharge or escape, or (as the case may be) the threat of contamination, resulted from any act or omission mentioned in Article 4 of the Convention set out in Part I of Schedule 7.

(4C) Where the owner and the insurer each apply to the court for the limitation of his liability (in relation to liability under section 153A) any sum paid into court in pursuance of either application shall be treated as paid also in pursuance of the other.

(5) The [1930 c. 25.] Third Parties (Rights against Insurers) Act 1930 and the [1930 c. 9 (N.I.).] Third Parties (Rights against Insurers) Act (Northern Ireland) 1930 shall not apply in relation to any contract of insurance to which such a certificate as is mentioned in section 163 or 163A relates.

## Supplementary

### 166 Jurisdiction of United Kingdom courts and registration of foreign judgments.

(1) Paragraph 1(1)(d) of Schedule 1 to the Administration of Justice Act 1956 (Admiralty jurisdiction in claims for damage done by ships) shall be construed as extending to any claim in respect of a liability incurred under this Chapter, and the Admiralty jurisdiction of the Court of Session shall extend to any case arising out of any such claim.

(2) Where—

(a) there is a discharge or escape of oil from a ship to which section 153 applies, or a discharge or escape of oil falling within section 154(1), which does not result in any damage caused by contamination in the territory of the United Kingdom and no measures are reasonably taken to prevent or minimise such damage in that territory, or

(b) any relevant threat of contamination falling within section 153(2) or 154(2) arises but no measures are reasonably taken to prevent or minimise such damage in the territory of the United Kingdom,

no court in the United Kingdom shall entertain any action (whether in rem or in personam) to enforce a claim arising from any relevant damage or cost—

(i) against the registered owner of the ship, or

(ii) against any person to whom section 156(1)(ii) applies, unless any such damage or cost resulted from anything done or omitted to be done as mentioned in that provision.

(3) In subsection (2) above, “relevant damage or cost” means—

(a) in relation to any such discharge or escape as is mentioned in paragraph (a) of that subsection, any damage caused in the territory of another Liability Convention country by

contamination resulting from the discharge or escape, or any cost incurred in taking measures to prevent or minimise such damage in the territory of another Liability Convention country,  
 (b) in relation to any such threat of contamination as is mentioned in paragraph (b) of that subsection, any cost incurred in taking measures to prevent or minimise such damage in the territory of another Liability Convention country; or  
 (c) any damage caused by any measures taken as mentioned in paragraph (a) or (b) above;  
 and section 156(2)(e) shall have effect for the purposes of subsection (2)(ii) above as if it referred to any person taking any such measures as are mentioned in paragraph (a) or (b) above.

(3A) Where—

(a) there is a discharge or escape of bunker oil falling within section 153A(1) which does not result in any damage caused by contamination in the territory of the United Kingdom and no measures are reasonably taken to prevent or minimise such damage in that territory, or  
 (b) any relevant threat of contamination falling within section 153A(2) arises but no measures are reasonably taken to prevent or minimise such damage in the territory of the United Kingdom,  
 no court in the United Kingdom shall entertain any action (whether in rem or in personam) to enforce a claim arising from any relevant damage or cost—

(i) against the owner of the ship, or

(ii) against any person to whom section 156(2A)(ii) applies, unless any such damage or cost resulted from anything done or omitted to be done as mentioned in that provision.

(3B) In subsection (3A) above, “relevant damage or cost” means—

(a) in relation to any such discharge or escape as is mentioned in paragraph (a) of that subsection, any damage caused in the territory of another Bunkers Convention country by contamination resulting from the discharge or escape, or any cost incurred in taking measures to prevent or minimise such damage in the territory of another Bunkers Convention country;  
 (b) in relation to any such threat of contamination as is mentioned in paragraph (b) of that subsection, any cost incurred in taking measures to prevent or minimise such damage in the territory of another Bunkers Convention country; or  
 (c) any damage caused by any measures taken as mentioned in paragraph (a) or (b) above;  
 and section 156(2B)(d) shall have effect for the purpose of subsection (3A)(i) above as if it referred to any person taking any such measures as are mentioned in paragraph (a) or (b) above.

(4) Part I of the Foreign Judgments (Reciprocal Enforcement) Act 1933 shall apply, whether or not it would so apply apart from this section, to—

(a) any judgment given by a court in a Liability Convention country to enforce a claim in respect of a liability incurred under any provision corresponding to section 153; and

(b) any judgment given by a court in a Bunkers Convention country to enforce a claim in respect of a liability incurred under any provision corresponding to section 153A;

and in its application to any such judgment that Part shall have effect with the omission of section 4(2) and (3) of that Act.

## 167 Government ships.

(1) Nothing in the preceding provisions of this Chapter applies in relation to any warship or any ship for the time being used by the government of any State for other than commercial purposes.

(2) In relation to a ship owned by a State and for the time being used for commercial purposes—

(a) it shall be sufficient compliance with section 163(2) if there is in force a certificate issued by the government of that State and showing that the ship is owned by that State and that any liability for pollution damage as defined in Article I of the Liability Convention will be met up to the limit prescribed by Article V of that Convention; and

(b) it shall be sufficient compliance with section 163A(2) if there is in force a certificate issued by the government of that State and showing that the ship is owned by that State and that any liability for pollution damage as defined in Article 1 of the Bunkers Convention will be met up to the limits set out in Chapter II of the Convention in Part I of Schedule 7.

*(3) Every Liability Convention State shall, for the purposes of any proceedings brought in a court in the United Kingdom to enforce a claim in respect of a liability incurred under section 153, be deemed to have submitted to the jurisdiction of that court, and accordingly rules of court may provide for the manner in which such proceedings are to be commenced and carried on; but nothing in this subsection shall authorise the issue of execution, or in Scotland the execution of diligence, against the property of any State.*

*(4) Every Bunkers Convention State shall, for the purposes of any proceedings brought in a court in the United Kingdom to enforce a claim in respect of a liability incurred under section 153A, be deemed to have submitted to the jurisdiction of that court, and accordingly rules of court may provide for the manner in which such proceedings are to be commenced and carried on; but nothing in this subsection shall authorise the issue of execution, or in Scotland, the execution of diligence, against the property of any State.*

#### 168 Limitation of liability under section 153A or 154.

*For the purposes of section 185 any liability incurred under section 153A or 154 shall be deemed to be a liability to damages in respect of such damage to property as is mentioned in paragraph 1(a) of Article 2 of the Convention in Part I of Schedule 7.*

#### 169 Saving for recourse actions.

*Nothing in this Chapter shall prejudice any claim, or the enforcement of any claim, a person incurring any liability under this Chapter may have against another person in respect of that liability.*

#### 170 Interpretation.

*(1) In this Chapter (except this subsection)—*

*“bunker oil” means any hydrocarbon mineral oil (including lubricating oil) which is carried by a ship and used or intended to be used for the operation or propulsion of that ship and any residues of such oil;*

*“the court” means the High Court or, in Scotland, the Court of Session;*

*“damage” includes loss;*

*“oil”, except in the term “bunker oil”, means persistent hydrocarbon mineral oil;*

*“owner” has the meaning given by section 153A(7);*

*“registered owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship, except that, in relation to a ship owned by a State which is operated by a person registered as the ship’s operator, it means the person registered as its operator;*

*“relevant threat of contamination” includes (unless a contrary intention appears) —*

*(a)*

*a relevant threat of contamination falling within section 153(2) (as defined in section 153(2A));*

*(b)*

*a relevant threat of contamination falling within section 153A(2) (as defined in section 153A(4)); and*

*(c)*

*a relevant threat of contamination falling within section 154(2) (as defined in section 154(2B)); and*

*“ship” (subject to section 154(5)) means any sea-going vessel or sea-borne craft of any type whatsoever.*

*(2) In relation to any damage or cost resulting from the discharge or escape of any oil or bunker oil from a ship, or from a relevant threat of contamination, references in this Chapter to the owner or the registered owner of the ship are references to the owner or the registered owner (as the case may be) at the time of the occurrence or first of the occurrences resulting in the discharge or escape or (as the case may be) in the threat of contamination.*

*[...]*



(4) *References in this Chapter to the territory of any country include the territorial sea of that country and—*

*(a) in the case of the United Kingdom, any area within the British fishery limits set by or under the [1976 c. 86.] Fishery Limits Act 1976; and*

*(b) in the case of any other Liability Convention country or Bunkers Convention country, the exclusive economic zone of that country established in accordance with international law, or, if such a zone has not been established, such area adjacent to the territorial sea of that country and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of that sea is measured as may have been determined by that State in question in accordance with international law.*

[...]

**4.744.** Engeland is eveneens gebonden door het Fonds-Verdrag 1992 en het Aanvullend Fonds-Protocol 2003.

**4.745.** Engeland is ook gebonden door het Bunkerolieverdrag.

Section 154 van de *Merchant Shipping Act 1995* wordt beschouwd als een voorloper van het Bunkerolieverdrag. In de praktijk heeft het thans betrekking op schade veroorzaakt door niet-zeegaande schepen of door zeeschepen die geen tankers zijn en andere olieschade dan bunkerolieschade veroorzaken<sup>1107</sup>.

In Section 156 wordt de aansprakelijkheid van verschillende personen gekanaliseerd naar de scheepseigenaar, en dit naar het voorbeeld van artikel III.4.d) van het CLC-Verdrag. Krachtens artikel 156 kan de berger die optreedt met de toestemming van de scheepseigenaar of op instructie van een bevoegde overheid niet aansprakelijk worden gesteld voor schade door verontreiniging met bunkerolie tenzij de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien. In zoverre dit artikel betrekking heeft op de aansprakelijkheid van de berger komt het tegemoet aan de hierboven aangehaalde IMO-resolutie<sup>1108</sup>.

Section 168 bepaalt dat alle door bunkerolieverontreiniging veroorzaakte schade moet worden beschouwd als schade aan eigendom zoals vermeld in artikel 2.1(a) van het LLMC-Verdrag. Op deze manier wordt vermeden dat voor bepaalde schade t.g.v. bunkerolieverontreiniging geen beperking onder het LLMC-verdrag mogelijk is omdat de schade het meest aansluit bij artikel 2.1(d) en (e) van het LLMC-Verdrag<sup>1109</sup> en de toepassing van dat laatste artikel door de Verdragstaat in kwestie door middel van een voorbehoud werd uitgesloten. Deze bedoelde wetsbepaling biedt het voordeel van de duidelijkheid, maar zou kunnen leiden tot niet-verdragsconformiteit.

- FRANKRIJK

**4.746.** Ook Frankrijk is door het CLC-Verdrag 1992 gebonden<sup>1110</sup>.

<sup>1107</sup> Zie Tsimplis, M.N., "Marine pollution from shipping activities", *JIML* 2008, (101), 128-129; vgl. eerder Hill, 440.

<sup>1108</sup> Zie *supra*, nr. 4.727.

<sup>1109</sup> Gaskell stelt:

*Doubts therefore remain for LLMC states (other than the UK), as to whether Article 2(1)(a) covers all clean-up claims eg those relating only to the sea itself. These doubts are to some extent reinforced by the existence of separate sub-paragraphs, (d) and (e), which more naturally cover certain clean-up operations* (Gaskell, N., "The Bunker Pollution Convention 2001 and limitation of liability", *JIML* 2009, 485).

<sup>1110</sup> Zie o.m. Bonassies-Scapel, 325-333, nrs. 460-471.

In de Franse *Code de l'environnement* is een bepaling opgenomen die uitdrukkelijk naar het CLC-Verdrag 1992 verwijst:

Article L218-1

*Tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages par pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de ce navire dans les conditions et limites déterminées par la convention internationale du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.*

*Pour l'application de la présente sous-section, les termes ou expressions "propriétaire", "navire", "événement", "dommages par pollution" et "hydrocarbures" s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1er de la convention mentionnée à l'alinéa précédent.*

**4.747.** Frankrijk is eveneens gebonden door het Fonds-Verdrag 1992 en het Aanvullend Fonds-Protocol 2003<sup>1111</sup>.

**4.748.** Frankrijk is Partij bij het Bunkerolieverdrag. De *Loi n° 2010-831 van 22 juli 2010 autorisant l'adhésion à la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute* bevat geen uitvoeringsbepalingen.

**4.749.** Ten slotte is Frankrijk gebonden door het Nuclear-Verdrag.

- LUXEMBURG

**4.750.** De Luxemburgse *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* verwijst onder Titel 2 “Les conditions de sécurité” en vóór het eerste artikel van die titel naar het CLC-Verdrag 1969, zoals gewijzigd in 1976 en 1984.

De *Loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime*, die een lijst bevat van de maritieme verdragen waardoor Luxemburg gebonden is, werd bij *Loi* van 8 juni 2005 aangevuld met een verwijzing naar het CLC-Protocol 1992.

**4.751.** Luxemburg is gebonden door het Fonds-Verdrag 1992, maar vooralsnog blijkbaar niet door het Aanvullend Fonds-Protocol 2003.

**4.752.** Luxemburg is evenzo Partij bij het Bunkerolieverdrag.

- NEDERLAND

**4.753.** Ook Nederland is door het CLC-Verdrag 1992 gebonden.

Het CLC-Verdrag wordt geacht rechtstreekse werking te hebben<sup>1112</sup>.

Dealniettemin is de CLC-regeling ingewerkt in de nationale Wet van 11 juni 1975 “tot uitvoering van het op 29 november 1969 te Brussel tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, met Bijlage (Trb. 1970, 196) alsmede regeling van die aansprakelijkheid in overeenstemming met dat Verdrag” (Wet aansprakelijkheid olietankschepen).

<sup>1111</sup> Zie Jacobsson, M., “L’expérience française du FIPOL”, *DMF* 2007, 968-984.

<sup>1112</sup> Smeele, F.G.M., “Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking”, in De Ly, F., Haak, K.F. en van Boom, W.H. (red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie*?, Den Haag, Boom Juridische Uitgevers, 2006, (225), 247.

De hier relevante bepalingen van de wet luiden als volgt:

## Hoofdstuk I. Algemene bepalingen

### Artikel 1

*Voor de toepassing van het bij of krachtens deze wet bepaalde wordt verstaan onder:*

- a. "Onze Minister": Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;*
- b. «Verdrag»: het op 27 november 1992 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie 1992, met Bijlage (Trb. 1994, 229);*
- c. «schip»: alle zeeschepen en andere zeeгаande vaartuigen, van welke type ook, gebouwd of aangepast voor het vervoer van olie in bulk als lading, met uitzondering van oorlogsschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat ten tijde dat zij uitsluitend worden gebruikt in dienst van de overheid voor andere dan handelsdoeleinden, en met dien verstande dat een schip dat olie en andere soorten lading kan vervoeren alleen als een schip wordt beschouwd, wanneer het daadwerkelijk olie in bulk als lading vervoert en tijdens iedere reis na een zodanig vervoer, tenzij wordt aangetoond dat het geen residuen van zulk vervoer van olie in bulk aan boord heeft.*
- d. "persoon": een natuurlijke persoon of een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke rechtspersoon;*
- e. "eigenaar": degene die in de registratie voor schepen, bedoeld in artikel 85 van de Kadasterwet, als eigenaar staat vermeld dan wel in een buitenlands register waarin het schip teboekstaat als eigenaar staat ingeschreven, of, indien het schip niet te boek staat in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek dan wel een soortgelijk buitenlands register, degene die het schip in eigendom heeft. Is een schip eigendom van een Staat en wordt het geëxploiteerd of gereed door een persoon, die in die Staat als exploitant of reder van dat schip is ingeschreven, dan wordt die persoon als eigenaar van het schip beschouwd;*
- f. «olie»: ruwe olie, stookolie, zware dieselolie, smeerolie, alsmede zónodig bij algemene maatregel van bestuur nader te omschrijven andere persistente, uit koolwaterstoffen bestaande minerale oliën.*
- g. «schade door verontreiniging»:*
  - a. verlies of schade buiten het schip in Nederland, de territoriale zee daaronder begrepen, en in de Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ) of, zolang een zodanige zone niet is ingesteld, binnen een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee, waarvan de buitengrenzen samenvallen met die van het aan Nederland toekomende gedeelte van het continentaal plat, toegebracht door beviling als gevolg van het ontsnappen of lozen van olie uit het schip, waar zulk ontsnappen of lozen ook heeft plaatsgevonden, met dien verstande dat vergoeding voor andere schade aan het milieu dan winstderving ten gevolge van deze schade wordt beperkt tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk worden ondernomen of zullen worden ondernomen;*
  - b. de kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen.*
- h. "preventieve maatregelen": na een voorval genomen redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van schade door verontreiniging;*
- i. «voorval»: feit of opeenvolging van feiten met eenzelfde oorzaak, waardoor schade door verontreiniging wordt veroorzaakt, of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat zulk een schade zal worden veroorzaakt.*
- j. "ton": behoudens in artikel 4: een gewichtseenheid van 1000 kilogram.*

### Artikel 2

*Deze wet is mede van toepassing op aansprakelijkheid wegens voorvallen ten tijde dat het schip, in verband met het vervoer, zich bevindt op een laad- of losplaats, in een haven of op een binnenwater in Nederland en op de verplichting tot het instandhouden van een verzekering of andere financiële zekerheid ter dekking van deze aansprakelijkheid.*

## Hoofdstuk II.

### De aansprakelijkheid wegens schade door verontreiniging en de beperking van aansprakelijkheid

#### Artikel 3

1. *De eigenaar van het schip op het tijdstip van het voorval of, zo dit bestaat uit een opeenvolging van feiten, op het tijdstip van het eerste feit, is aansprakelijk voor schade door verontreiniging, veroorzaakt door het schip als gevolg van het voorval.*
2. *De eigenaar is niet aansprakelijk indien hij bewijst dat de schade*
  - *werd veroorzaakt door oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard, of*
  - *geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van derden, met het opzet schade te veroorzaken, of*
  - *geheel en al werd veroorzaakt door schuldig handelen of nalaten van een regering of andere autoriteit, verantwoordelijk voor het onderhouden van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die taak.*
3. *Indien de eigenaar bewijst dat de schade door verontreiniging geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met het opzet schade te veroorzaken of van de schuld van die persoon, kan hij geheel of gedeeltelijk worden ontheven van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon.*
4. *Voor schade door verontreiniging kan de eigenaar niet uit anderen hoofde worden aangesproken.*
5. *Voor schade door verontreiniging kunnen, onverminderd het bepaalde in het zesde lid van dit artikel, noch uit hoofde van deze wet noch uit anderen hoofde worden aangesproken:*
  - a. *de ondergeschikten, vertegenwoordigers of lasthebbers van de eigenaar of de leden van de bemanning;*
  - b. *de loods of enige andere persoon die, zonder lid van de bemanning te zijn, diensten voor het schip verricht;*
  - c. *een bevrachter (hoe ook omschreven, met inbegrip van een rompbefrachter), beheerder of degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd;*
  - d. *personen die met instemming van de eigenaar of in opdracht van een bevoegde overheidsinstantie hulpverleningswerkzaamheden verrichten;*
  - e. *personen die preventieve maatregelen nemen;*
  - f. *alle ondergeschikten, vertegenwoordigers of lasthebbers van personen genoemd onder b, c, d en e;**tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijke handelen of nalaten, hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.*
6. *De eigenaar heeft een recht van verhaal op derden die voor de schade uit anderen hoofde, anders dan uit overeenkomst, jegens de benadeelden aansprakelijk zijn. Voor zover niet anders is overeengekomen, heeft hij op de in het vijfde lid genoemde, van aansprakelijkheid vrijgestelde, personen echter geen recht van verhaal, tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijke handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.*

#### Artikel 3a

*Wanneer zich een voorval voordoet waarbij twee of meer schepen zijn betrokken en er ten gevolge daarvan schade door verontreiniging is ontstaan, zijn de eigenaren van alle daarbij betrokken schepen, tenzij zij ingevolge artikel 3 van aansprakelijkheid zijn ontheven, hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade die redelijkernijs niet te scheiden is. Op de onderlinge verhouding van de eigenaren van de betrokken schepen is artikel 545, derde lid, laatste volzin, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek van overeenkomstige toepassing.*

#### Artikel 4

1. *De eigenaar kan zijn aansprakelijkheid per voorval beperken tot het bedrag, bepaald in artikel V van het Verdrag, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 15 van het Verdrag.*
2. *De eigenaar kan zijn aansprakelijkheid niet overeenkomstig het voorgaande lid beperken, indien wordt bewezen dat de schade door verontreiniging het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.*

#### Artikel 5

1. *Ten einde zich te kunnen beroepen op de in artikel 4 bedoelde beperking van aansprakelijkheid moet de eigenaar een fonds vormen bij de in artikel 9, eerste lid, bedoelde rechtbank, tot een bedrag gelijk aan het maximum van zijn aansprakelijkheid. Het fonds kan worden gevormd door het storten van een geldsom of het stellen van een door de rechtbank goed te keuren bankgarantie of andere financiële zekerheid.*
2. *Heeft de eigenaar een fonds gevormd en is hij gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, dan is terzake van vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging gegrond op dat voorval, geen verhaal meer mogelijk op andere goederen van de eigenaar, indien het fonds werkelijk beschikbaar is tot voldoening van die vorderingen.*

#### Artikel 6

*Indien vóór de verdeling van het fonds de eigenaar, een van zijn ondergeschikten of vertegenwoordigers, een verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld voor de aansprakelijkheid van de eigenaar, of enige andere persoon die er belang bij had de schuld van de eigenaar te voldoen, in verband met het voorval een vergoeding terzake van schade door verontreiniging heeft betaald, dan treedt hij bij wege van subrogatie, tot het bedrag dat hij heeft betaald, in de rechten die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van deze wet zou hebben gehad.*

#### Artikel 7

1. *Vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld voor de aansprakelijkheid van de eigenaar. In dit geval kan de verweerder, zelfs indien de eigenaar op grond van het tweede lid van artikel 4 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zich beroepen op de in artikel 4 bedoelde beperking van aansprakelijkheid.*
2. *De verweerder komen alle verweermiddelen toe welke de eigenaar tegen de vorderingen zou hebben kunnen aanvoeren, doch hij kan geen beroep doen op de omstandigheid dat de eigenaar surséance van betaling is verleend, dat ten aanzien van hem de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen van toepassing is of dat deze zich in staat van faillissement of vereffening bevindt. Hij kan zich voorts verweren met een beroep op het feit, dat de schade door verontreiniging is veroorzaakt door opzettelijk wangedrag van de eigenaar zelf, doch andere verweermiddelen welke hij zou hebben kunnen aanvoeren tegen een door de eigenaar tegen hem ingestelde vordering komen hem niet toe.*
3. *De verweerder kan de eigenaar steeds in het geding roepen.*
4. *Een verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld voor de aansprakelijkheid van de eigenaar kan in diens plaats in overeenstemming met het bepaalde in artikel 5 een fonds vormen, zelfs indien de eigenaar op grond van het tweede lid van artikel 4 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken. De vorming van dit fonds heeft dezelfde rechtsgevolgen als de vorming van een fonds door de eigenaar, doch indien de eigenaar op grond van het tweede lid van artikel 4 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, blijven de rechten van de schuldeisers, voor zover hun vorderingen niet uit het fonds zijn voldaan, tegenover hem onverlet en treden die rechtsgevolgen alleen in ten aanzien van degene die het fonds vormde.*

## Artikel 8

*Het recht op schadevergoeding uit hoofde van deze wet vervalt, wanneer niet binnen drie jaar na de datum waarop de schade is ontstaan een rechtsvordering ter zake is ingesteld, doch in ieder geval nadat zes jaar zijn verstreken na de datum van het voorval waaruit de schade is ontstaan. Indien het voorval bestond uit een opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, loopt de termijn van zes jaren na de dag waarop het eerste dier feiten plaatsvond.*

## Hoofdstuk III.

De vorderingen ter zake van schade door verontreiniging en de verdeling van het fonds

## Artikel 8a

*Tot de kennisneming in eerste aanleg van vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging uit hoofde van het Verdrag en van deze wet is in Nederland bij uitsluiting bevoegd de rechtbank te Rotterdam.*

## Artikel 9

1. *Hij, die gebruik wenst te maken van de hem in artikel 4 gegeven bevoegdheid tot beperking van zijn aansprakelijkheid, verzoekt de rechtbank te Rotterdam, het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt, vast te stellen en te bevelen, dat tot een procedure ter verdeling van dit bedrag zal worden overgegaan.*

2. *Op het verzoek en de procedure ter verdeling zijn de artikelen 642a, tweede tot en met vierde lid, 642b-d, 642e, eerste lid, 642f tot en met 642t, eerste lid, en 642u tot en met 642z van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat in het geval van artikel 642e, eerste lid, de rechter de opheffing van de gelegde conservatoire beslagen dan wel de teruggave van reeds gegeven zekerheid moet bevelen. Het fonds wordt verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen. Indien het bedrag van alle vorderingen het door de rechtbank vastgestelde bedrag overtreft, worden de vorderingen in evenredigheid gekort.*

3. *De vorderingen van de eigenaar ter zake van door hem vrijwillig en binnen de grenzen der redelijkheid gedane uitgaven en gebrachte offers ter voorkoming of beperking van schade door verontreiniging staan in rang gelijk met andere vorderingen op het fonds.*

4. *De in artikel 4 bedoelde rekeneenheid wordt omgerekend in Nederlands geld volgens de waarderingsmethode die door het Internationale Monetair Fonds wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties op de dag, waarop de eigenaar voldoet aan een ingevolge artikel 642c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering gegeven bevel tot storting of tot zekerheidstelling, en volgens de op die dag geldende koers.*

## Artikel 10

1. *Is als gevolg van eenzelfde voorval schade door verontreiniging behalve in Nederland ook in een of meer andere bij het Verdrag partij zijnde Staten ontstaan, dan heeft de vorming van een fonds in die Staat of in een van die Staten overeenkomstig artikel V van het Verdrag in Nederland dezelfde rechtsgevolgen als de vorming van een fonds in Nederland, indien de schuldeiser toegang heeft tot de rechtbank die het fonds beheert en het fonds werkelijk beschikbaar is tot voldoening van zijn vordering.*

2. *Is in het geval bedoeld in het voorgaande lid het fonds in Nederland gevormd, dan is in eerste aanleg uitsluitend de in artikel 9, eerste lid, bedoelde rechtbank bevoegd tot de kennisneming van verzoeken als bedoeld in artikel 985 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering ten aanzien van rechterlijke beslissingen uit een andere bij het Verdrag partij zijnde Staat, waarbij vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging zijn toegewezen.*

### Hoofdstuk IIIA.

#### De beperking van aansprakelijkheid voor schade buiten het gebied van een bij het Verdrag partij zijnde Staat

##### Artikel 10a

*De eigenaar kan zich overeenkomstig het bepaalde in titel 7 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en de artikelen 642a-642z van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering beroepen op beperking van aansprakelijkheid uit anderen hoofde voor vorderingen terzake van verlies of schade, buiten het schip buiten Nederland, de territoriale zee daaronder begrepen, buiten de Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ) of, zolang een zodanige zone niet is ingesteld, buiten een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee, waarvan de buitengrenzen samenvallen met die van het aan Nederland toekomende gedeelte van het continentaal plat en niet in het gebied van een bij het Verdrag partij zijnde Staat toegebracht, door bevuilding door olie als gevolg van het ontsnappen of lozen van die olie uit het schip, daaronder begrepen de kosten van preventieve maatregelen en verlies of schade welke zijn veroorzaakt door deze maatregelen.*

### Hoofdstuk IV.

#### Bepalingen tot uitvoering van artikel vii van het verdrag

##### Titel I.

#### De verplichting tot het in stand houden van een verzekering of andere financiële zekerheid en de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid

##### Artikel 11

*De eigenaar van een in Nederland teboekstaand schip is verplicht om ten tijde dat daarmee waar ter wereld ook meer dan 2000 ton olie in bulk als lading wordt vervoerd, een verzekering of andere financiële zekerheid in stand te houden ter dekking van zijn uit deze wet en uit het Verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid, tot het in artikel 4, eerste lid, vermelde bedrag.*

##### Artikel 12

*De eigenaar van een schip dat teboekstaat buiten Nederland of een andere dan de Nederlandse vlag voert, is, verplicht om, ten tijde dat dit schip meer dan 2000 ton olie in bulk als lading vervoert en een haven of laad- of losplaats in Nederland aanloopt of verlaat, of een Nederlands binnenwater bevaart, een verzekering of andere financiële zekerheid in stand te houden ter dekking van zijn uit deze wet en uit het Verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid, tot het in artikel 4, eerste lid, van deze wet en in artikel V, eerste lid, van het Verdrag bedoelde bedrag.*

##### Artikel 13

*De overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid ten aanzien van een schip dat teboekstaat in Nederland of dat teboekstaat in een Staat die niet bij het Verdrag partij is, of de vlag voert van zulk een Staat, moet voldoen aan het volgende:*

- a. de overeenkomst moet zijn aangegaan met een verzekeraar, een bank of een andere financiële instelling als bedoeld in artikel 1:1 van de Wet op het financieel toezicht of een andere persoon, van wie Onze Minister, na overleg met Onze Minister van Financiën, de financiële draagkracht tot het geven van dekking voor de uit deze wet en het Verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid voldoende oordeelt;*
- b. de gelden uit de overeenkomst moeten, indien de verstrekker van financiële zekerheid buiten Nederland is gevestigd, ook werkelijk in Nederland ter beschikking kunnen komen;*
- c. uit de overeenkomst moet blijken, dat de benadeelde, in overeenstemming met artikel 7 van deze wet en met artikel VII, achtste lid, van het Verdrag, zijn vordering rechtstreeks tegen de verstrekker van financiële zekerheid kan instellen. Indien de overeenkomst een beding inhoudt dat de eigenaar zelf voor een deel in de vergoeding van de schade door verontreiniging zal bijdragen, moet uit de overeenkomst blijken,*

*dat de verstrekker van financiële zekerheid niettemin jegens de benadeelde terzake van schade door verontreiniging gehouden blijft tot betaling ook van dat deel van de schadevergoeding;*  
*d. uit de overeenkomst moet blijken, dat de verstrekker van financiële zekerheid deze binnen de tijdsduur waarvoor het certificaat van artikel 15 is afgegeven, niet eerder kan schorsen of beëindigen of zodanig wijzigen dat hij niet meer aan dit artikel voldoet, dan na verloop van drie maanden na de datum van ontvangst van een mededeling als bedoeld in artikel 18, eerste lid; tenzij het certificaat is ingeleverd of een nieuw is afgegeven vóór het verstrijken van de termijn.*

#### Artikel 14

*Gelden uit een verzekering of andere financiële zekerheid welke ingevolge de artikelen 11 en 12 wordt in stand gehouden, zijn uitsluitend beschikbaar voor de voldoening van vorderingen ingevolge deze wet. Voor andere vorderingen kan op deze gelden geen beslag worden gelegd.*

#### Titel 2.

#### Het certificaat en het bewijs van financiële zekerheid

[...]

#### Hoofdstuk V.

Toezicht op de naleving van het Verdrag en de wet; strafbepalingen; beroep

[...]

#### Hoofdstuk VI.

#### Slotbepalingen

[...]

**4.754.** Nederland is eveneens gebonden door het Fonds-Verdrag 1992 en het Aanvullend Fonds-Protocol 2003.

Terzake geldt de Wet van 14 mei 1981, “houdende uitvoering van het op 18 december 1971 te Brussel tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie” (Wet schadefonds olietankschepen), die o.m. bepaalt:

#### § 2. Rechtsvorderingen en verhaal

#### Artikel 2

- 1. De uit het Verdrag voortvloeiende verplichting tot betaling van bijdragen aan het Fonds heeft de kracht van een verbintenis naar burgerlijk recht.*
- 2. Tot de kennisneming in eerste aanleg van vorderingen van het Fonds tot betaling van bijdragen is in Nederland bij uitsluiting bevoegd de rechtbank te Rotterdam.*

#### Artikel 3

- 1. Tot de kennisneming in eerste aanleg van vorderingen tegen het Fonds op grond van artikel 4 van het Verdrag, is in Nederland bij uitsluiting bevoegd de rechtbank te Rotterdam.*
- 2. Het Fonds kan, zonder dat het daartoe een belang behoeft te stellen, zich voegen of tussenkomen in elk geding, dat op grond van het Aansprakelijkheidsverdrag tegen de eigenaar van een schip of tegen diens garant wordt gevoerd.*



#### Artikel 4

*Op het recht van verhaal dat het Fonds heeft voor bedragen die het heeft betaald op grond van artikel 4 van het Verdrag, is artikel 3, zesde lid, van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen van overeenkomstige toepassing.*

#### 4.755. Nederland is ook partij bij het Bunkerolieverdrag.

De bepalingen van het Bunkerolieverdrag werden opgenomen in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (art. 639 e.v.). de volgende bepalingen bieden interessante inspiratie:

#### Artikel 640

*1. Deze afdeling is van toepassing op:*

- a. schade door verontreiniging door bunkerolie veroorzaakt in Nederland, de territoriale zee daaronder begrepen;*
- b. schade door verontreiniging door bunkerolie veroorzaakt binnen de Exclusieve Economische Zone (EEZ) van Nederland;*
- c. preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of beperking van zodanige schade.*

*2. Deze afdeling is niet van toepassing:*

- a. op schade door verontreiniging zoals omschreven in het Aansprakelijkheidsverdrag, ongeacht of ten aanzien van die schade wel of geen schadevergoeding verschuldigd is ingevolge dat verdrag; en*
- b. op oorlogsschepen, ondersteuningsschepen van de marine of andere schepen die toebehoren aan of geëxploiteerd worden door een Staat en die in de betrokken periode uitsluitend worden gebruikt in overheidsdienst voor niet-commerciële doeleinden, behoudens voor zover de desbetreffende Staat anders heeft beslist en daaraan op de voet van artikel 4, derde lid, van het Verdrag genoegzaam uitvoering heeft gegeven.*

#### Artikel 644

*1. Vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar wegens schade door verontreiniging. In dit geval kan de verweerder, zelfs indien de scheepseigenaar op grond van artikel 643 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zijn aansprakelijkheid beperken tot het bedrag gelijk aan het verzekerde bedrag of het bedrag van de andere financiële zekerheid als bedoeld in artikel 645.*

*2. De verweerder komen alle verweermiddelen toe welke de scheepseigenaar tegen de vorderingen zou hebben kunnen aanvoeren, doch hij kan geen beroep doen op de omstandigheid dat de scheepseigenaar surséance van betaling is verleend, dat ten aanzien van de scheepseigenaar de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen van toepassing is, of dat de scheepseigenaar zich in staat van faillissement of vereffening bevindt. Hij kan zich voorts verweren met een beroep op het feit dat de schade is veroorzaakt door opzettelijk wangedrag van de scheepseigenaar zelf, doch andere verweermiddelen welke hij zou hebben kunnen aanvoeren tegen een door de scheepseigenaar tegen hem ingestelde vordering komen hem niet toe.*

*3. De verweerder kan de scheepseigenaar steeds in het geding roepen.*

Door laatstaangehaalde bepaling werden de privaatrechtelijke bepalingen van artikel 7 van het Bunkerolieverdrag in het Nederlands Burgerlijk Wetboek overgenomen.

#### 4.756. Nederland is eveneens gebonden door het Nuclear-Verdrag.

- ANDERE LANDEN

**4.757.** Gelet op de ruime internationale verspreiding van de betrokken verdragsregimes en de beperkte nood aan invulling van nationale beleidsruimte, is ervan afgezien om in dit verband verder te peilen naar nationale wetgevingen.

**4.758.** Vermeldenswaard is wel dat, naar Jacobsson rapporteert, Spanje heeft gelegifereerd overeenkomstig de Conferentieresolutie over *responder immunity* in het raam van het Bunkerolieverdrag; naast het Verenigd Koninkrijk zouden Denemarken, Finland, Maleisië, Malta en Noorwegen nog verregaander immuniteit hebben ingevoerd. In landen als Australië, Cyprus, Duitsland, Griekenland, Ierland, Liberia, Polen en Vanuatu zouden geen kanalisatiebepalingen zijn ingevoerd<sup>1113</sup>.

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

**4.759.** Tijdens de eerste consultatie aan de hand van het Groenboek (Vragen 51-56) benadrukte BVZ het belang van het CLC-Verdrag en merkte zij op dat de Belgische wetgever deze verdragsrechtelijke regeling niet kan wijzigen. Verder achtte BVZ toetreding tot het Bunkerolieverdrag wenselijk en ondersteunde zij de publicatie van de IMO-resoluties betreffende de bedragen in het Belgisch Staatsblad.

HvB-A en KBRV toonden zich principieel voorstander van de opname van de bepalingen van het CLC-Verdrag in het Belgisch Scheepvaartwetboek. DG Leefmilieu daarentegen twijfelde aan de wenselijkheid de verdragsregelingen in het nieuwe Belgische wetboek over te nemen.

Over de regeling van de rechterlijke bevoegdheid voor vorderingen inzake de onderscheiden vormen van milieuschade bestond binnen BVZ geen eensgezindheid.

Wat betreft het HNS-Verdrag 1996 werd binnen BVZ gesteld dat een Belgische toetreding de belangen van de Belgische havens en de Belgische chemische industrie zou schaden. Anderzijds werd ook gesteld dat België een voortrekkersrol zou moeten spelen. Nog een andere opinie was dat Europa de stellingnamen over het HNS-Verdrag zou moeten coördineren. Ten tijde van de eerste consultatie was het HNS-Protocol 2010 nog niet tot stand gekomen.

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

**4.760.** Een aantal zeerechtdeskundigen betreuren dat de toepassing van specifieke verdragsregelingen als het CLC-Verdrag leidt tot een versnippering van het zeerecht. Zo merkten de eminente Franse zeerechtbeoefenaars Rodière en Pontavice op:

*On a beaucoup discuté pour savoir quel serait le domaine des nouvelles conventions et on s'est finalement arrêté à l'idée de conventions spéciales aux navires-citernes transportant des hydrocarbures. A quand une Convention spéciale aux méthanières, une Convention spéciale aux minéraliers, aux porteurs de soufre... ? Cette « atomisation » du droit maritime témoigne d'une grande faiblesse d'esprit juridique et sans doute ne présage rien de bon pour la survivance de l'originalité de ce droit<sup>1114</sup>.*

Gelijkaardige kritiek is terug te vinden in de beschouwingen van Vialard over het Fonds-Verdrag:

<sup>1113</sup> Jacobsson, M., "Bunkers Convention in force", *JIML* 2009, (21), 28.

<sup>1114</sup> Rodière-du Pontavice, 157, nr. 170.

*L'ingéniosité de ces montages juridiques masque mal quelques réalités déprimantes: tout d'abord l'incapacité à concevoir un système général qui répondrait à tous les besoins, incapacité qui conduit à l'atomisation du droit de la responsabilité des armateurs et de multiples sous-systèmes, source de complexité et d'insécurité juridique<sup>1115</sup>.*

Deze geleerde bedenkingen kunnen echter geen verantwoording bieden voor een afwijking door België van de ter zake internationaal algemeen gangbare rechtsregimes.

Overigens gaat het hier nu eenmaal om specifieke aangelegenheden, waarbij onderscheiden sectoren betrokken zijn, met uiteenlopende categorieën schadeveroorzakers en schadelijders.

**4.761.** Zeker nu het regime van het CLC-Verdrag, zoals hierboven vermeld, wereldwijd toepassing vindt en bijgevolg als een groot internationaal succes wordt beschouwd<sup>1116</sup>, staat het buiten kijf dat België dat regime behoort te blijven volgen. Het verlaten van bedoeld regime werd tijdens de eerste consultatie door niemand overwogen, laat staan gevraagd.

Hetzelfde geldt voor het Fonds-Verdrag en het Bunkerolieverdrag.

Zoals hierboven vermeld<sup>1117</sup>, wordt toepassing van deze Verdragen ook in het belang van de Europese Unie geacht. De Europese Commissie voert sedert geruime tijd een beleid om de Lidstaten aan te zetten tot toetreding tot de IMO-Verdragen inzake aansprakelijkheid en vergoeding.

**4.762.** Bovenop de brede internationale gelding moet worden gewezen op de inhoudelijke opportuniteit van de toepassing van de bedoelde rechtsregimes.

De regeling van de aansprakelijkheid voor door zeeschepen veroorzaakte verontreinigingsschade belangt niet alleen de scheepvaartwereld aan, maar ook (relatieve) buitenstaanders, zoals de langs de kust actieve visserij en toeristische dienstverleners. In CLC- en Fondsgeschillen treden vaak talrijke partijen op, waarvan de meerderheid particulieren of kleine ondernemingen zijn.

De desbetreffende internationale verdragsregimes bevatten t.v.v. de schadelijders essentiële waarborgen voor een behoorlijke vergoeding van door zeeschepen veroorzaakte verontreinigingsschade.

**4.763.** N.a.v. de bespreking in de Senaat van het ontwerp van instemmingswet betreffende het Bunkerolieverdrag verschaft de Regering m.b.t. de onderscheiden verdragsregelingen en de erin vervatte aansprakelijkheidsbeperkingen de volgende beleidsverantwoording:

*De regering is zich bewust van de modaliteiten van de beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaars, scheepsbemanning, bergers en redders, vastgesteld in de voorliggende verdragen, de afwijking van het Belgische nationale gemeenrechtelijke burgerrechtelijke aansprakelijkheidsregime en de mogelijke consequenties daarvan. Er zijn echter verschillende redenen om tot de betrokken verdragen toe te treden.*

*De voorliggende verdragen maken deel uit van een samenhangende en omvattende internationale reglementering van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) met betrekking tot aansprakelijkheid voor en vergoeding van verontreiniging afkomstig van schepen.*

---

<sup>1115</sup> Vialard, 148, nr. 172.

<sup>1116</sup> Zie *supra*, nr. 4.714.

<sup>1117</sup> Zie *supra*, nrs. 4.719 en 4.728.

*Aansluitend bij de algemene regeling van de beperking van de aansprakelijkheid inzake maritieme vordering (LLMC-Verdrag) omvatten de betrokken verdragen de volgende luiken :*

- de olieverontreiniging afkomstig van olietankers; (CLC-Verdrag, Fonds-Verdrag en Aanvullend Fonds-Verdrag);*
- de verontreiniging door gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoerd door schepen (HNS-Verdrag);*
- de verontreiniging door bunkerolie (Bunkerolie-Verdrag);*
- de scheepswrakken die een gevaar betekenen voor de navigatie en het milieu (Wrakken-Verdrag).*

*De IMO-verdragen zorgen voor een evenwichtige spreiding van de aansprakelijkheid en vergoeding over de verschillende belanghebbende actoren van de scheepvaart, door middel van objectieve en beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaars, aangevuld met de verplichte verzekering en de tussenkomst van daartoe opgerichte fondsen waartoe de ladingbelanghebbenden bijdragen.*

*De IMO-regeling is afgestemd op de economische specificiteit van de scheepvaart en van de sector van de maritieme verzekering (voornamelijk de P&I clubs).*

*De regeling komt tegemoet aan het wereldwijde karakter van de scheepvaart dat gebaat is bij een wereldwijd toepasselijk en uniform wettelijk regime. De toetreding tot de betrokken verdragen is in het belang van de Belgische economische sectoren die direct of indirect verbonden zijn met de scheepvaart. De internationale verdragen van de IMO inzake aansprakelijkheid voor verontreiniging zorgen voor gelijke concurrentievoorwaarden op mondiaal vlak die voor de Belgische vloot en de daarmee verbonden Belgische economische activiteit onontbeerlijk zijn.*

*De betrokken internationale aansprakelijkheidsregeling voor verontreiniging afkomstig van schepen heeft tot doel om voor een snelle en soepele schadevergoeding te zorgen. Tegenover de mogelijkheid om de aansprakelijkheid te beperken staat immers de objectieve aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schade door olie of gevaarlijke of schadelijke stoffen afkomstig van zijn schip, zelfs al heeft hij geen fout of nalatigheid begaan. Die foutloze aansprakelijkheid van de scheepseigenaar heeft tot doel om lange en dure betwistingen over de vraag van de aansprakelijke persoon en fout en nalatigheid te vermijden die een tijdige schadevergoeding zouden belemmeren. Enkel in een zeer beperkt aantal gevallen kan de scheepseigenaar zich van zijn aansprakelijkheid bevrijden, zoals oorlogsomstandigheden of opzet van een derde persoon. Daarnaast voorzien verschillende verdragen in een verplichte verzekering, gekoppeld aan de mogelijkheid om vorderingen rechtstreeks in te stellen tegen de verzekeraar. Ook deze maatregel draagt bij tot een snellere en effectievere schadevergoeding. In die context past ook de aansprakelijkheidsbeperking. Verzekering voor onbeperkte aansprakelijkheid is in de huidige toestand van de verzekeringsmarkt niet vindbaar.*

*De toetreding tot de verdragen van de IMO inzake aansprakelijkheid voor en vergoeding van verontreiniging afkomstig van schepen kadert in het beleid van de EU.*

*Beschikking 2002/762/EG legt de lidstaten van de EU op om zich in te spannen om het voorliggende Bunkerolie-Verdrag binnen een redelijke termijn te ratificeren.*

*Beschikking 2004/246/EG legt de LS. van de EU op om het Aanvullend Fondsverdrag te ratificeren tegen 20 juni 2004.*

*Op de Raad van 9 en 10 oktober 2008 hebben de lidstaten van de EU een verklaring aangenomen waarin ze zich voornemen om de betrokken verdragen (met uitzondering van het HNS-Verdrag dat eerst gewijzigd moeten worden) te ratificeren, tegen 1 januari 2012, en tegen 1 januari 2013 voor het Wrakken-Verdrag.*

*De Europese Commissie dringt er bij de lidstaten van de EU op aan de betrokken verdragen van de IMO te ratificeren. De ratificatie van het voorliggende LLMC-Protocol van 1996 maakte deel uit van een voorstel van richtlijn van 2005 met betrekking tot de burgerlijke aansprakelijkheid en financiële zekerheid van scheepseigenaars.*

*De voorliggende verdragen passen in een gedifferentieerde aanpak naargelang het type van verontreiniging. Voor schade te wijten aan verontreiniging door olie moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen verontreiniging door bunkerolie van schepen (dat is brandstof die elk schip aan boord heeft) en verontreiniging door olie afkomstig van olietankers. Voor die laatste vorm van verontreiniging bedraagt de*

*totale vergoeding per incident in totaal ongeveer 850 miljoen euro. De impact van verontreiniging door bunkerolie is kleiner en hiervoor wordt de algemene aansprakelijkheidsregeling toegepast.*

*De Internationale Maritieme Organisatie evalueert de limieten van de aansprakelijkheid en vergoeding en verhoogt ze indien nodig. In 2003 werden de vergoedingslimieten voor schade door verontreiniging door olie van olietankers verhoogd van 250 miljoen tot 750 miljoen STR op basis van de recentste ervaringen met ongelukken.*

*Daarnaast bevatten de verschillende verdragen die limieten vaststellen een vereenvoudigde amenderingsprocedure voor de aanpassing van die limieten. In 2000 werden aldus de aansprakelijkheidslimieten van de scheepseigenaars aangepast voor schade te wijten aan verontreiniging door olie afkomstig van olietankers.*

*Ook het voorliggende Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen bevat een vereenvoudigde procedure voor de aanpassing van de aansprakelijkheidsgrenzen. Zo bedraagt de aansprakelijkheidslimiet voor verontreiniging door bunkerolie op dit ogenblik ongeveer 30 miljoen euro voor een bulk cargo schip dat behoort tot de middenklasse van 80 000 ton.*

*De beperking van aansprakelijkheid is niet absoluut. Indien de schade het gevolg is van het persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien, dan kan de betrokken persoon zijn aansprakelijkheid niet beperken<sup>1118</sup>.*

Uiteraard zijn deze overwegingen heden nog steeds relevant.

**4.764.** Over de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek m.b.t. de CLC-, Fonds- en Bunkerolieverdragen te nemen opties kan dan ook weinig of geen discussie rijzen: België dient deze regimes te blijven volgen, en wel in hun meest actuele redactie.

**4.765.** Allicht kan ook worden uitgegaan van de wenselijkheid van een Belgische toetreding tot het HNS-Protocol 2010. In dit verband kan o.m. worden gewezen op het feit dat o.m. Duitsland, Frankrijk en Nederland deze akte onder voorbehoud van ratificatie hebben ondertekend en op de in november 2011 door de IMO gedane oproep om het HNS-Protocol 2010 te ratificeren. Verder sluit de systematiek van het HNS-Verdrag aan bij die van de andere milieuverontreinigingsverdragen.

Voorlopig kan er dus van worden uitgegaan dat toetreding door België wenselijk is. Toch dient daarrond nog enig voorbehoud te worden geformuleerd in het licht van de vooralsnog onbekende standpunten van de buurlanden en de bredere internationale gemeenschap, de relatieve complexiteit van het regime van het HNS-Fonds en de impact op de Belgische industrie en havens. Tijdens de tweede publieke consultatie worden nadere stellingnamen van de belanghebbenden ingewacht.

Vooralsnog is geen noodzaak ontwaard om het HNS-Verdrag, overeenkomstig zijn artikel 5.1, buiten toepassing te verklaren t.a.v. schepen met een brutotonnage van ten hoogste 200 ton, schepen die uitsluitend gevaarlijke en schadelijke stoffen in verpakte vorm vervoeren, en schepen terwijl zij reizen tussen havens of installaties van de betrokken Staat. Ook in dit verband wordt naar standpunten van de belanghebbenden uitgekeken.

**4.766.** Verder is er geen aanleiding gebleken om verandering te brengen in de Atoomschepenwet en de Belgische gebondenheid door het Nuclear-Verdrag. Wel dient opgemerkt dat kernenergie als aandrijving van commerciële vrachtschepen momenteel niet meer schijnt voor te komen.

---

<sup>1118</sup> *Parl.St.*, Senaat, 2008-09, nr. 4-1188/1, 6-8.

**4.767.** De wenselijkheid de relevante internationale verdragsregelingen tekstueel in het Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen werd elders omstandig beschreven<sup>1119</sup>. Deze aanpak dient ook te worden gevolgd m.b.t. de verdragsbepalingen over de aansprakelijkheid voor verontreinigingsschade.

De nood aan codificatie gebiedt dat ook de bestaande nationale uitvoeringsbepalingen in het nieuwe wetboek worden opgenomen. Het betreft inz. de CLC-Uitvoeringswet en de Fonds-Uitvoeringswet.

Daar de CLC- en Fonds-regimes inhoudelijk op elkaar aansluiten en grotendeels dezelfde begripsomschrijvingen hanteren, kunnen de desbetreffende bepalingen in één onderdeel worden samengebracht. Ook dat verhoogt de hanteerbaarheid van de wetgeving.

Verder laat de samenvoeging van de desbetreffende regels toe om de bestaande Nederlandse vertalingen van de verdragsteksten, die momenteel onderlinge redactionele verschillen vertonen, te harmoniseren.

**4.768.** Er zijn weinig of geen voorbeelden bekend zijn van een nationale uitbreiding van het toepassingsgebied van het CLC-Verdrag of Bunkerolieverdrag tot oorlogs- en andere gezagsschepen. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt dergelijke uitbreiding dan ook niet ingevoerd. Het gevolg is dat voor bepaalde door dergelijke schepen veroorzaakte verontreiniging wel beperking overeenkomstig het LLMC-Verdrag mogelijk kan zijn.

**4.769.** Specifiek wat het Bunkerolieverdrag betreft is het aangewezen in het Belgisch Scheepvaartwetboek een bepaling m.b.t. zgn. *responder immunity* toe te voegen.

Dergelijke maatregel werd aanbevolen door de Conferentie die het Verdrag vaststelde<sup>1120</sup>.

Zoals hierboven gezien handelden diverse andere Staten dienovereenkomstig<sup>1121</sup>.

Ten gronde moet worden bedacht dat toepassing van objectieve aansprakelijkheid op bergers vaak onrealistisch is, omdat er bij bergingen bijna steeds een risico op vervuiling door bunkerolie bestaat en omdat een kleine vervuiling soms moet worden aanvaard om een grotere te voorkomen<sup>1122</sup>. De invoering van *responder immunity* is een aanmoediging voor dienstverleners die tot de voorkoming of de beperking van verontreiniging bijdragen.

**4.770.** N.a.v. de uitwerking van het publiekrechtelijke onderdeel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zullen bepalingen worden uitgewerkt met het oog op een vlotte aanpassing van de hier voorgestelde wetteksten aan latere wijzigingen van de verdragsregelingen waarop ze berusten, de publicatie van gewijzigde aansprakelijkheidslimieten en de aanpassing aan de economische toestand van nationale limitatiebedragen.

#### E) SLOTSOM

**4.771.** Uit de analyse hierboven blijkt geen enkele reden voor een opgeven van de Belgische gebondenheid door het CLC-Verdrag 1992, het Fonds-Verdrag en het Bunkerolieverdrag (telkens in hun meest recente redactie). Deze regimes bevatten essentiële waarborgen voor een

---

<sup>1119</sup> Zie Blauwboek 1, 94 e.v., nrs. 1.86 e.v.

<sup>1120</sup> Zie *supra*, nr. 4.727.

<sup>1121</sup> Zie *supra*, nr. 4.745.

<sup>1122</sup> Zie hierover X., "Bunker spills convention: salvors seek assurances", *Lloyd's List* 19 mei 2008, 13.

behoorlijke vergoeding van door schepen veroorzaakte verontreinigingsschade, vinden wereldwijd toepassing en gelden ook in de buurlanden van België. In dezelfde context is momenteel geen reden gebleken waarom België niet zou moeten toetreden tot het HNS-Verdrag 2010 of waarom de gebondenheid door het Nuclear-Verdrag zou moeten worden opgegeven.

Bedoelde verdragsregimes dienen in het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek te worden geïntegreerd, met aandacht voor enkele onder de vigerende regeling gebleken wetgevingstechnische knelpunten. De bestaande implementatiewetten – m.n. de CLC-Uitvoeringswet en de Fonds-Uitvoeringswet – moeten eveneens in het wetboek worden geïntegreerd. Hetzelfde geldt voor de bestaande Atoomschepenwet.

Specifiek wat betreft het Bunkerolieverdrag is het wenselijk bij nationale wetsbepaling *responder immunity* in te voeren.

## **B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING**

### **B.1. Verontreiniging door olieschepen**

#### **B.1.1. Artikel 4.91. Begripsomschrijvingen**

##### **A) WETTEKST**

**4.772.**

### ***Afdeling 3 – Verontreiniging***

#### **Onderafdeling A – Verontreiniging door olieschepen**

##### ***Artikel 4.91. Begripsomschrijvingen***

Voor de toepassing van deze Onderafdeling wordt verstaan onder:

1° "CLC-Verdrag": het Internationaal Verdrag van Brussel van 29 november 1969 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade, en de Bijlage, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 27 november 1992 en door de latere wijzigingen van deze akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;

2° "Fonds-Verdrag": het Internationaal Verdrag van Brussel van 18 december 1971 tot oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 27 november 1992 en door de latere wijzigingen van deze akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;

3° "Fonds-Protocol 2003": het Protocol van Londen van 19 mei 2003 bij het Internationaal Verdrag tot oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, 1992, zoals gewijzigd door de latere wijzigingen van deze akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;

4° "schip": alle zeeschepen en zeegaande vaartuigen, van welk type ook, gebouwd of aangepast voor het vervoer van olie in bulk als lading, met dien verstande dat een schip dat olie en andere soorten lading kan vervoeren alleen als een schip wordt beschouwd, wanneer het daadwerkelijk olie in bulk als lading vervoert en tijdens iedere reis na een

zodanig vervoer, tenzij wordt aangetoond dat het geen residuen van zulk vervoer van olie in bulk aan boord heeft.

5° “persoon”: iedere natuurlijke persoon alsmede iedere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke rechtspersoon, hieronder begrepen een Staat of zijn staatsrechtelijke onderdelen;

6° “eigenaar”: de persoon of personen die als eigenaar van het schip zijn geregistreerd of, indien er geen registratie heeft plaatsgehad, de persoon of personen, die het schip in eigendom hebben; indien evenwel een schip eigendom is van een Staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die Staat is geregistreerd als de exploitant van het schip, betekent “eigenaar” een zodanige maatschappij;

7° “olie”: alle persistente uit koolwaterstoffen bestaande minerale oliën, zoals ruwe olie, stookolie, zware dieselolie en smeerolie, vervoerd aan boord van een schip als lading of in de bunkers van het schip;

8° “verontreinigingsschade”:

a) verlies of schade buiten het schip veroorzaakt door bezoedeling ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van olie uit het schip, waar zulk ontsnappen of doen wegvloeien ook mag plaatsvinden, met dien verstande dat vergoeding voor andere schade aan het milieu dan winstderving ten gevolge van deze schade wordt beperkt tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk worden ondernomen of zullen worden ondernomen;

b) de kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen;

9° “preventieve maatregelen”: alle na een voorval door een persoon genomen redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van verontreinigingsschade;

10° “voorval”: elk feit of elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor verontreinigingsschade wordt veroorzaakt of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat zulk een schade zal worden veroorzaakt;

11° “rekeneenheid”: het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds;

12° “tonnage”: hetzij de bruto-tonnage van het schip berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting, vervat in Bijlage I bij het Internationaal Verdrag van Londen van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen, hetzij, ingeval voornoemd Verdrag niet op het schip van toepassing is, de bruto-tonnage welke blijkt uit een nationale meetbrief;

13° “Internationaal Olieverontreinigingsfonds”: het Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, opgericht bij artikel 2 van het Fonds-Verdrag;

14° “Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds”: het Internationaal Bijkomend Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, opgericht bij artikel 2 van het Fonds-Protocol 2003.

#### B) TOELICHTING

**4.773.** In hoofdzaak neemt de voorgestelde bepaling de hier relevante begripsomschrijvingen van artikel I van het CLC-Verdrag over.

Onder het 11° en het 12° zijn de definities opgenomen die zijn bepaald in artikel V.9.a), eerste zin resp. artikel 9.10 van het CLC-Verdrag.

De definities van kernbegrippen in het CLC-Verdrag gelden ook voor de toepassing van het Fonds-Verdrag (zie inz. art. 1.6 van het Fonds-Protocol 2003).



Bij de redactie van de voorgestelde bepaling is ook rekening gehouden met de begripsomschrijvingen die thans voorkomen in artikel 2 van de Fonds-Uitvoeringswet.

#### B.1.2. ARTIKEL 4.92. UITLEGGING

##### A) WETTEKST

4.774.

##### ***Artikel 4.92. Uitlegging***

**Deze Onderafdeling wordt, naargelang het geval, uitgelegd in overeenstemming met het CLC-Verdrag, het Fonds-Verdrag en het Fonds-Protocol 2003.**

##### B) TOELICHTING

**4.775.** Conform het principe van de verdragsautonome interpretatie dienen de hier voorgestelde bepalingen te worden uitgelegd in overeenstemming met de relevante verdragen. Op het belang van bedoeld principe is door het Internationaal Olieverontreinigingsfonds zelf geattendeerd<sup>1123</sup>.

#### B.1.3. ARTIKEL 4.93. RECHTSMACHT EN BEVOEGDHEID

##### A) WETTEKST

4.776.

##### ***Artikel 4.93. Rechtsmacht en bevoegdheid***

**§ 1. Indien een voorval verontreinigingsschade heeft veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van verontreinigingsschade in één van die gebieden, kunnen vorderingen tot schadevergoeding uitsluitend worden ingesteld bij de Belgische rechtbanken.**

**§ 2. Wanneer ingevolge eenzelfde voorval verontreinigingsschade is veroorzaakt gedeeltelijk op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de exclusieve economische zone van die Staat, zijn de Belgische rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat veroorzaakte verontreinigingsschade op voorwaarde dat:**

**1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij een Belgische rechtbank overeenkomstig artikel 3 is gevormd; en**

**2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat, of afstand van deze vordering doet.**

<sup>1123</sup> Zie o.m. Jacobsson, M., "Uniform application of the International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage", in Ndiaye, T.M. en Wolfrüm, R. (Eds.), *Law of the Sea. Environmental Law and Settlement of Disputes. Liber amicorum Judge Thomas A. Mensab*, Leiden / Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2007, 421-436.

§ 3. Nadat het fonds overeenkomstig artikel 4.98 is gevormd, is de rechter waar het fonds wordt gevormd bij uitsluiting bevoegd te beslissen in alle aangelegenheden betreffende de toedeling en verdeling van het fonds.

§ 4. Uitsluitend de rechtbank van koophandel te Antwerpen neemt kennis van:

1° de in § 1 en 2 bedoelde vorderingen;

2° vorderingen tot vergoeding van verontreinigingsschade tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds op grond van artikel 4 van het Fonds-Verdrag en tegen het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds op grond van artikel 4 van het Fonds-Protocol;

3° vorderingen van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds met het oog op de betaling van de bijdragen die moeten gestort worden door de personen bedoeld in artikel [...].

Een vordering tot vergoeding van verontreinigingsschade tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds wordt beschouwd als een vordering ingesteld door dezelfde eiser tegen het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds.

#### B) TOELICHTING

**4.777.** De voorgestelde § 1 en 3 zijn gebaseerd op artikel IX.1 resp. IX.3 van het CLC-Verdrag.

Zoals elders verantwoord, wordt de Antwerpse rechtbank van koophandel bevoegd gemaakt i.p.v. de rechtbank van eerste aanleg te Brussel<sup>1124</sup>.

De tweede zin van artikel IX.1 van het CLC-Verdrag ("Van het instellen van zodanige vordering moet aan de verweerder binnen redelijke termijn kennis worden gegeven.") is niet overgenomen omdat deze wordt opgevangen door de voorschriften van het gemeen procesrecht.

**4.778.** De voorgestelde § 2 is gebaseerd op artikel 2, § 2 van de CLC-Uitvoeringswet.

**4.779.** De voorgestelde § 4 is o.m. gebaseerd op artikel 4 van de Fonds-Uitvoeringswet.

#### B.1.4. ARTIKEL 4.94. ERKENNING EN TENUITVOERLEGGING

##### A) WETTEKST

**4.780.**

#### ***Artikel 4.94. Erkenning en tenuitvoerlegging***

§ 1. Beslissingen van een uit hoofde van artikel IX van het CLC-Verdrag bevoegde rechter die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waarin zij zijn gegeven en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend, tenzij:

1° de beslissing is verkregen door bedrog; of

2° de verweerder niet binnen een redelijke termijn is verwittigd en niet behoorlijk in de gelegenheid is gesteld zijn zaak uiteen te zetten.

<sup>1124</sup> Zie *supra*, nr. 4.392.

§ 2. Een beslissing die ingevolge § 1 is erkend, is vatbaar voor tenuitvoerlegging, zodra de desbetreffende formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een hernieuwd onderzoek naar de grond van de zaak.

§ 3. Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht worden rechterlijke beslissingen uit Staten die niet door het CLC-Verdrag zijn gebonden, welke betrekking hebben op de vergoeding van verontreinigingsschade op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, in België niet erkend of uitvoerbaar verklaard.

B) TOELICHTING

4.781. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel X van het CLC-Verdrag<sup>1125</sup>.

4.782. De voorgestelde § 3 is een nieuwe nationale bepaling.

B.1.5. ARTIKEL 4.95. INTERNATIONALE EN MATERIËLE TOEPASSING

A) WETTEKST

4.783.

*Artikel 4.95. Internationale en materiële toepassing*

§ 1. Deze Onderafdeling is uitsluitend van toepassing op:

1° verontreinigingsschade veroorzaakt:

a) op het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen van België of, in het geval bedoeld in artikel 4.93, § 2, van een andere Staat die Partij is bij het CLC-Verdrag of het Fonds-Verdrag; en

b) in de Belgische exclusieve economische zone van België of, in het geval bedoeld in artikel 4.93, § 2, van een andere Staat die Partij is bij het CLC-Verdrag of in het Fonds-Verdrag of in een andere door die Staat overeenkomstig artikel 11, a), ii) van het CLC-Verdrag dan wel artikel 3 (a) (ii) van het Fonds-Verdrag vastgesteld gebied;

2° preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of ter beperking van zodanige schade.

§ 2. Behoudens het bepaalde in het tweede lid, is deze Onderafdeling niet van toepassing op oorlogsschepen en andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat die in de betrokken periode uitsluitend werden gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden, tenzij in de mate dat de betrokken Staat op het schip het CLC-Verdrag van toepassing heeft verklaard en deze beslissing vooraf behoorlijk bekendgemaakt werd.

Ten aanzien van schepen die eigendom zijn van een Staat bij het CLC-Verdrag en die gebruikt worden voor handelsdoeleinden kan elke Staat in rechte worden aangesproken voor de in artikel 4.93, § 4 bedoelde rechtbank, en doet deze afstand van elk verweer waarop hij zich in zijn hoedanigheid van soevereine Staat zou kunnen beroepen.

<sup>1125</sup> I.v.m. de verhouding tot de EEX-Verordening, zie van der Velde, 450-451.

B) TOELICHTING

**4.784.** De voorgestelde § 1 is gebaseerd op artikel II van het CLC-Verdrag.

**4.785.** De voorgestelde § 2 is gebaseerd op artikel XI van het CLC-Verdrag 1992. De mogelijkheid dat de betrokken Staat het CLC-Verdrag zelf op zijn oorlogs- en gezagsschepen toepast, wordt uitdrukkelijk opengelaten.

B.1.6. ARTIKEL 4.96. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR

A) WETTEKST

**4.786.**

***Artikel 4.96. Aansprakelijkheid van de scheepseigenaar***

**§ 1.** De eigenaar van het schip op het tijdstip van het voorval, of, zo het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten, op het tijdstip van het eerste feit, is, behoudens het bepaalde in § 2 en 3, aansprakelijk voor door het schip als gevolg van het voorval veroorzaakte verontreinigingsschade.

**§ 2.** De eigenaar is niet aansprakelijk voor verontreinigingsschade indien hij bewijst dat deze schade:

1° het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard; of

2° geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van een derde, met de bedoeling schade te veroorzaken; of

3° geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die functie.

**§ 3.** Indien de eigenaar bewijst dat de verontreinigingsschade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met de bedoeling de schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon, kan de eigenaar geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon worden ontheven.

**§ 4.** Geen vordering tot vergoeding van verontreinigingsschade kan tegen de eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met deze Onderafdeling. Onverminderd § 5 kan noch op grond van deze Onderafdeling, noch op enige andere grond, een vordering tot vergoeding van verontreinigingsschade worden ingesteld tegen:

1° de ondergeschikten of lasthebbers van de eigenaar of de bemanningsleden;

2° de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het schip verricht;

3° een bevrachter (hoe ook omschreven, met inbegrip van een rompbevrachter), beheerder of exploitant van het schip;

4° personen die met instemming van de eigenaar of in opdracht van een bevoegde overheidsinstantie bergingswerkzaamheden verrichten;

5° personen die preventieve maatregelen nemen;

6° alle ondergeschikten of lasthebbers van personen genoemd onder het 3°, 4° en 5°, tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met

het opzet zodanige schade te veroorzaken hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 5. Geen bepaling in deze Onderafdeling doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van de eigenaar tegenover derden.

B) TOELICHTING

4.787. De voorgestelde bepaling integreert artikel III van het CLC-Verdrag in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

B.1.7. ARTIKEL 4.97. VOORVALLEN WAARBIJ TWEE OF MEER SCHEPEN ZIJN BETROKKEN

A) WETTEKST

4.788.

*Artikel 4.97. Voorvallen waarbij twee of meer schepen zijn betrokken*

Wanneer zich een voorval voordoet waarbij twee of meer schepen zijn betrokken en er ten gevolge daarvan verontreinigingsschade is ontstaan, zijn de scheepseigenaars van alle betrokken schepen, tenzij zij ingevolge artikel 4.96 van aansprakelijkheid zijn ontheven, hoofdelijk en ondeelbaar aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijze niet te scheiden is.

B) TOELICHTING

4.789. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel IV van het CLC-Verdrag.

B.1.8. ARTIKEL 4.98. BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID

A) WETTEKST

4.790.

*Artikel 4.98. Beperking van aansprakelijkheid*

§ 1. De eigenaar van een schip kan zijn aansprakelijkheid uit hoofde van deze Onderafdeling per voorval beperken tot een totaal bedrag dat als volgt wordt berekend:  
1° 4.510.000 rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 5.000;  
2° voor een schip met een grotere tonnage, voor elke toename van de tonnage met één, 631 rekeneenheden boven het onder het 1° genoemde bedrag;  
met dien verstande evenwel dat dit bedrag in geen geval in totaal 89.770.000 rekeneenheden te boven kan gaan.

§ 2. De eigenaar is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid uit hoofde van deze Onderafdeling te beperken indien wordt bewezen dat de verontreinigingsschade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 3. Ten einde zich op de in § 1 bedoelde beperking te kunnen beroepen, moet de eigenaar bij de rechtbank waar op grond van artikel 4.93 een vordering werd of kan worden gebracht, een fonds vormen tot een bedrag gelijk aan het maximum van zijn aansprakelijkheid. Het fonds kan worden gevormd door het storten van een geldsom of door het stellen van een bankgarantie of andere financiële zekerheid die aanvaardbaar is en door de rechtbank voldoende wordt geacht.

§ 4. Het fonds wordt verdeeld tussen de schuldeisers naar verhouding van het bedrag van hun erkende vorderingen.

§ 5. Indien de eigenaar of één van zijn aangestelden of lasthebbers, of een persoon die hem een verzekering of andere financiële zekerheid heeft verschaft, vóór de verdeling van het fonds in verband met het voorval een vergoeding heeft betaald, treedt deze persoon tot beloop van het door hem betaalde bedrag bij wege van subrogatie in de rechten die de door hen schadeloos gestelde persoon onder deze Onderafdeling zou hebben gehad.

§ 6. Het in § 5 bedoelde recht van subrogatie kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot enige vergoeding voor verontreinigingsschade die zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover een zodanige subrogatie volgens de toepasselijke nationale wetgeving geoorloofd is.

§ 7. Wanneer de eigenaar of enig ander persoon bewijst dat hij op een later tijdstip gedwongen zou kunnen worden om geheel of gedeeltelijk een bedrag aan schadevergoeding te betalen waarvoor hij, indien deze vergoeding zou zijn betaald vóór de verdeling van het fonds, ingevolge § 5 of 6 tot subrogatie zou gerechtigd zijn, dan kan de rechter bevelen dat voorlopig een bedrag wordt terzijde gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op dat latere tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

§ 8. Vorderingen die betrekking hebben op door de eigenaar vrijwillig en binnen de grenzen der redelijkheid gedane uitgaven en gebrachte offers ter voorkoming of beperking van de verontreiniging staan in rang gelijk met andere vorderingen op het fonds.

§ 9. De in § 1 genoemde bedragen worden omgerekend in de in België wettelijk gangbare munt volgens de waarde van die munteenheid ten opzichte van het bijzondere trekkingsrecht op de datum van de vorming van het in § 3 bedoelde fonds. De waarde van de gangbare munt, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

§ 10. De verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt heeft het recht tot het vormen van een fonds in overeenstemming met dit artikel op dezelfde voorwaarden en met dezelfde rechtsgevolgen als ware het door de eigenaar gevormd. Een zodanig fonds kan zelfs worden gevormd indien, ingevolge § 2, de eigenaar niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, maar de vorming daarvan laat dan de rechten van de schuldeisers tegenover de eigenaar onverlet.

§ 11. Behoudens de in deze Onderafdeling bepaalde afwijkingen, zijn de artikelen 4.45 tot 4.59 van toepassing op de vorming, de vereffening en de verdeling van het overeenkomstig § 3 gevormde fonds.

B) TOELICHTING

**4.791.** De voorgestelde bepaling integreert de bepalingen van artikel VI van het CLC-Verdrag in de Belgische wetgeving. De eerste zin van artikel V.9.a) en artikel 9.10 zijn overgenomen in het hierboven reeds toegelichte artikel 4.XX. De onder § 1 vermelde bedragen zijn deze vastgesteld bij Resolutie van het Juridisch Comité van het IMO op 18 oktober 2000.

De voorgestelde § 11 is de pendant van het huidige artikel 3, § 2 van de CLC-Uitvoeringswet.

B.1.9. ARTIKEL 4.100. GRONDEN VOOR NIET-ONTVANKELIJKHEID

A) WETTEKST

**4.792.**

***Artikel 4.100. Gronden voor niet-ontvankelijkheid***

**§ 1. Indien na een voorval de eigenaar krachtens artikel 4.98 een fonds heeft gevormd en gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken,**

**1° kan een persoon die uit dat voorval een vordering wegens verontreinigingsschade heeft, ter zake van die vordering geen rechten doen gelden op andere goederen van die eigenaar;**

**2° kan de rechter de opheffing bevelen van het beslag op het schip of op het ander goed van de eigenaar ter zake van een vordering tot vergoeding van verontreinigingsschade voortvloeiend uit dat voorval en op overeenkomstige wijze handelen ten aanzien van borgstelling of andere ter voorkoming van een zodanig beslag gestelde zekerheid.**

**§ 2. Paragraaf 1 is evenwel alleen van toepassing indien de schuldeiser toegang heeft tot de rechtbank die het fonds beheert en het fonds tot voldoening van zijn vordering werkelijk beschikbaar is.**

B) TOELICHTING

**4.793.** De voorgestelde bepaling berust op artikel VI van het CLC-Verdrag.

B.1.10. ARTIKEL 4.101. RECHTSTREEKSE VORDERING TEGEN DE VERZEKERAAR

A) WETTEKST

**4.794.**

***Artikel 4.102. Rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar***

**Vorderingen tot vergoeding van verontreinigingsschade kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die ter dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar wegens verontreinigingsschade financiële zekerheid stelt. In dat geval kan de verweerder, zelfs indien de eigenaar overeenkomstig artikel 4.98, § 2 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zich op de in artikel 4.98, § 1 omschreven beperking van aansprakelijkheid beroepen. Hij mag zich voorts beroepen op de verweermiddelen (het faillissement en de vereffening uitgezonderd) waarop de**

eigenaar zelf gerechtigd was zich te beroepen. Voorts kan de verweerder een beroep doen op het verweer dat de verontreinigingsschade het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de eigenaar zelf, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat hij zou hebben kunnen aanvoeren in een door de eigenaar tegen hem aanhangig gemaakt rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht te vorderen dat de eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

B) TOELICHTING

**4.795.** De voorgestelde bepaling neemt artikel VII.8 van het CLC-Verdrag over. De overige onderdelen van artikel VII.8 betreffen publiekrechtelijke aangelegenheden en zijn hier niet opgenomen. Ook in de Engelse<sup>1126</sup> en Nederlandse<sup>1127</sup> wettelijke regeling wordt de rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar in een apart artikel geregeld. Dit vermijdt onduidelijkheid over het internationale toepassingsgebied van de regeling<sup>1128</sup>.

B.1.11. ARTIKEL 4.103. VERJARING

A) WETTEKST

**4.796.**

***Artikel 4.103. Verjaring***

**Het recht op schadevergoeding krachtens deze Onderafdeling vervalt wanneer niet binnen drie jaar vanaf de datum waarop de schade is ontstaan een rechtsvordering is ingesteld. In geen geval kan echter een rechtsvordering worden ingesteld nadat zes jaar zijn verstreken vanaf de datum van het voorval dat de schade heeft veroorzaakt. Wanneer het voorval bestaat in een opeenvolging van feiten, loopt de termijn van zes jaar vanaf de datum van het eerste feit.**

B) TOELICHTING

**4.797.** De voorgestelde bepaling berust op artikel VIII van het CLC-Verdrag. Het is niet mogelijk om m.b.t. schadevergoeding voor olieverontreiniging door olietankers de in het Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek nagestreefde uniforme verjaringstermijn van twee jaar toe te passen<sup>1129</sup>. Het gaat alleszins om een afwijking van de normale verjaringsregelen.

---

<sup>1126</sup> Zie *supra*, nr. 4.743.

<sup>1127</sup> Zie *supra*, nr. 4.753.

<sup>1128</sup> Zie daarover *supra*, nr. 4.711.

<sup>1129</sup> Zie daarover Blauwboek 1, 184-185, nrs. 1.222-1.224.



B.1.12. ARTIKEL 4.104. TOEPASSING VAN HET FONDS-VERDRAG EN HET FONDS-PROTOCOL 2003

A) WETTEKST

4.798.

***Artikel 4.104. Toepassing van het Fonds-Verdrag en het Fonds-Protocol 2003***

**De vergoeding van olieverontreinigingschade wordt mede beheerst door het Fonds-Verdrag en het Fonds-Protocol 2003.**

B) TOELICHTING

**4.799.** Terwijl het niet nuttig is de bepalingen van het Fonds-Verdrag en het Fonds-Protocol 2003 in het Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen<sup>1130</sup>, is het met het oog op de overzichtelijkheid van de regelgeving wel opportuun om via de hier voorgestelde bepaling een kruisverwijzing naar deze internationale akten te maken.

B.1.13. ARTIKEL 4.105. RECHTSPERSOONLIJKHEID VAN DE INTERNATIONALE OLIEVERONTREINIGINGSFONDSEN

A) WETTEKST

4.800.

***Artikel 4.105. Rechtspersoonlijkheid van de Internationale Olieverontreinigingsfondsen***

**Het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds worden als rechtspersoon erkend.**

**De beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds is de wettige vertegenwoordiger ervan in België. De beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds is de wettige vertegenwoordiger ervan in België.**

B) TOELICHTING

**4.801.** De voorgestelde bepaling neemt artikel 3 van de Fonds-Uitvoeringswet over.

B.1.14. ARTIKEL 4.106. TUSSENKOMST VAN DE INTERNATIONALE OLIEVERONTREINIGINGSFONDSEN

A) WETTEKST

4.802.

***Artikel 4.106. Tussenkomst van de Internationale Olieverontreinigingsfondsen***

**Het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds kunnen optreden als tussenkomende partij in elke procedure**

---

<sup>1130</sup> Zie *supra*, nr. 4.721.

tot vergoeding van verontreinigingsschade die voor de rechtbank van koophandel te Antwerpen tegen een eigenaar of zijn garant wordt gevoerd in overeenstemming met artikel 4.93.

Wanneer overeenkomstig artikel 4.93 tegen een eigenaar of zijn garant voor de rechtbank van koophandel te Antwerpen een vordering tot vergoeding wordt ingesteld, kan elke procespartij deze vordering, bij een ter post aangetekend schrijven met ontvangstbewijs, ter kennis van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds brengen.

B) TOELICHTING

4.803. De voorgestelde bepaling correspondeert met artikel 5 van de Fonds-Uitvoeringswet.

B.1.15. ARTIKEL 4.107. SUBROGATIE EN VERHAAL

A) WETTEKST

4.804.

*Artikel 4.107. Subrogatie en verhaal*

Het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds treden, ieder wat hem betreft, voor elk bedrag aan vergoeding dat zij op grond van artikel 4 van het Fonds-Verdrag en artikel 4 van het Fonds-Protocol 2003 hebben betaald, bij wege van subrogatie in de rechten die de persoon wiens verontreinigingsschade is vergoed, zou hebben kunnen doen gelden ten aanzien van de eigenaar of zijn garant.

Het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds verwerft bij subrogatie de rechten die de vergoede persoon heeft tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds.

Onverminderd andere eventuele rechten van subrogatie of verhaal tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds of het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds, treedt elke openbare dienst behorend tot de federale Regering of de Regeringen van de Gewesten of Gemeenschappen die vergoedingen voor verontreinigingsschade betaald heeft, in de rechten die de vergoede persoon zou hebben gehad krachtens het Fonds-Verdrag en het Fonds-Protocol 2003.

B) TOELICHTING

4.805. De voorgestelde bepaling is de overname van artikel 6 van de Fonds-Uitvoeringswet.

## B.2. VERONTREINIGING DOOR BUNKEROLIE

### B.2.1. ARTIKEL 4.108. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

#### A) WETTEKST

4.806.

#### Onderafdeling B – Verontreiniging door bunkerolie

##### *Artikel 4.108. Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Afdeling wordt verstaan onder:

- 1° “Bunkerolieverdrag”: het Internationaal Verdrag van Londen van 23 maart 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreinigingsschade door bunkerolie, zoals gewijzigd door de latere wijzigingen van deze akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;
- 2° “CLC-Verdrag”: het Verdrag bedoeld in artikel 4.91, 1°;
- 3° “LLMC-Verdrag”: het Verdrag bedoeld in artikel 4.29, § 1, 1°;
- 4° “schip”: alle zeeschepen en zeegaande vaartuigen, van welk type ook;
- 5° “persoon”: iedere natuurlijke persoon alsmede iedere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke rechtspersoon, hieronder begrepen een Staat of zijn staatsrechtelijke onderdelen;
- 6° “scheepseigenaar”: de eigenaar, hieronder begrepen de geregistreerde eigenaar, rompbefrachter, beheerder en degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd;
- 7° “geregistreerde eigenaar”: de persoon of personen die als eigenaar van het schip zijn geregistreerd of, indien er geen registratie heeft plaatsgevonden, de persoon of personen die het schip in eigendom hebben; indien evenwel een schip eigendom is van een Staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die Staat geregistreerd staat als de exploitant van het schip, betekent “geregistreerde eigenaar” een zodanige maatschappij;
- 8° “bunkerolie”: alle uit koolwaterstoffen bestaande minerale oliën, hieronder begrepen smeerolie, die gebruikt worden of bedoeld zijn om gebruikt te worden voor de exploitatie of de aandrijving van het schip, alsmede alle residuen daarvan;
- 9° “preventieve maatregelen”: alle na een voorval door een persoon genomen redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van verontreinigingsschade;
- 10° “voorval”: elk feit of elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor verontreinigingsschade wordt veroorzaakt of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat zulk een schade zal worden veroorzaakt;
- 11° “verontreinigingsschade”:
  - a) verlies of schade buiten het schip veroorzaakt door bezoedeling ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van bunkerolie uit het schip, waar zulk ontsnappen of doen wegvloeien ook mag plaatsvinden, met dien verstande dat vergoeding voor andere schade aan het milieu dan winstderving ten gevolge van deze schade wordt beperkt tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk worden ondernomen of zullen worden ondernomen; en
  - b) de kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen.

B) TOELICHTING

**4.807.** Dit artikel neemt de hier relevante begripsomschrijvingen van artikel 1 van het Bunkerolieverdrag over.

De Nederlandse vertaling is afgestemd op de corresponderende teksten van het CLC-Verdrag.

B.2.2. ARTIKEL 4.109. UITLEGGING

A) WETTEKST

**4.808.**

***Artikel 4.109. Uitlegging***

**Deze Afdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met het Bunkerolieverdrag.**

B) TOELICHTING

**4.809.** Conform het principe van de verdragsautonome interpretatie dienen de hier voorgestelde bepalingen in overeenstemming met het Bunkerolieverdrag te worden uitgelegd.

B.2.3. ARTIKEL 4.110. RECHTSMACHT EN BEVOEGDHEID

A) WETTEKST

**4.810.**

***Artikel 4.110. Rechtsmacht en bevoegdheid***

**§ 1.** Indien een voorval verontreinigingsschade heeft veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van verontreinigingsschade in één van die gebieden, kunnen vorderingen tot schadevergoeding tegen de scheepseigenaar, de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt voor de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar uitsluitend worden ingesteld bij de Belgische rechtbanken.

**§ 2.** Wanneer ingevolge eenzelfde voorval verontreinigingsschade is veroorzaakt gedeeltelijk op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de exclusieve economische zone van die Staat, zijn de in § 1 bedoelde rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat veroorzaakte verontreinigingsschade op voorwaarde dat:

**1°** het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij een Belgische rechtbank overeenkomstig artikel 3 is gevormd; en

**2°** de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat, of afstand van deze vordering doet.

**§ 3. Uitsluitend de rechtbank van koophandel te Antwerpen neemt kennis van de in § 1 en 2 bedoelde vorderingen.**

B) TOELICHTING

**4.811.** De voorgestelde § 1 is gebaseerd op artikel 9 van het Bunkeroelieverdrag. Ook hier wordt ervoor geopteerd de rechtbank van koophandel te Antwerpen bevoegd te verklaren<sup>1131</sup>.

**4.812.** De voorgestelde § 2 correspondeert met het reeds toegelichte artikel 4.93, § 2.

**4.813.** De voorgestelde § 3 corresponderen met de vergelijkbare regeling in het hierboven reeds toegelichte artikel 4.93, § 4, 1<sup>o</sup>.

B.2.4. ARTIKEL 4.111. ERKENNING EN TENUITVOERLEGGING

A) WETTEKST

**4.814.**

***Artikel 111. Erkenning en tenuitvoerlegging***

**§ 1.** Beslissingen van een uit hoofde van artikel 9 van het Bunkeroelieverdrag bevoegde rechter die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waarin zij zijn gegeven en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend, tenzij:

1<sup>o</sup> de beslissing is verkregen door bedrog; of

2<sup>o</sup> de verweerder niet binnen een redelijke termijn is verwittigd en niet behoorlijk in de gelegenheid is gesteld zijn zaak uiteen te zetten.

**§ 2.** Een beslissing die ingevolge § 1 is erkend, is vatbaar voor tenuitvoerlegging, zodra de desbetreffende formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een hernieuwd onderzoek naar de grond van de zaak.

**§ 3.** Wanneer ze door een gerecht van een andere lidstaat van de Europese Unie, met uitzondering van Denemarken, zijn gegeven, worden de beslissingen over zaken die onder het Bunkeroelieverdrag vallen, in België erkend en ten uitvoer gelegd overeenkomstig de toepasselijke interne communautaire regelgeving ter zake.

**§ 4.** Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht worden rechterlijke beslissingen uit Staten die niet door het Bunkeroelieverdrag zijn gebonden, welke betrekking hebben op de vergoeding van verontreinigingsschade op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, niet in België erkend of uitvoerbaar verklaard.

B) TOELICHTING

**4.815.** De eerste twee paragrafen van de voorgestelde bepaling zijn de overname van artikel 10 van het Bunkeroelieverdrag.

---

<sup>1131</sup> Zie reeds *supra*, nr. 4.392.

**4.816.** De derde paragraaf is de woordelijke overname van het voorbehoud van België bij het Bunkerolieverdrag, zoals bepaald bij Beschikking 2002/762/EG van de Raad van 19 september 2002<sup>1132</sup>. Deze overname werd door de Raad van State aanbevolen met het oog op de rechtszekerheid ten aanzien van de burger en ook om zekerheid te hebben dat de Kamers met deze verklaring hebben ingestemd<sup>1133</sup>.

**4.817.** De voorgestelde § 4 correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 4.94, § 3.

#### B.2.5. ARTIKEL 4.112. INTERNATIONALE EN MATERIËLE TOEPASSING

##### A) WETTEKST

**4.818.**

##### *Artikel 4.112. Internationale en materiële toepassing*

**§ 1. Deze Onderafdeling is uitsluitend van toepassing op:**

**1° verontreinigingsschade veroorzaakt:**

**a) op het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van België of, in het geval bedoeld in artikel 4.110, § 2, van een andere Staat die Partij is bij het Bunkerolieverdrag; en**

**b) in de exclusieve economische zone van België of, in het geval bedoeld in artikel 4.110, § 2, van een andere Staat die Partij is bij het Bunkerolieverdrag of in een andere door die Staat overeenkomstig artikel 2 (a) (ii) van het Bunkerolieverdrag vastgesteld gebied;**

**2° preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of ter beperking van zodanige schade.**

**§ 2. Deze Onderafdeling is niet van toepassing op verontreinigingsschade zoals omschreven in het CLC-Verdrag, ongeacht of ten aanzien van die schade ingevolge dat Verdrag wel of geen schadevergoeding verschuldigd is.**

**§ 3. Behoudens het bepaalde in het tweede lid, is deze Onderafdeling niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen en andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat die in de betrokken periode uitsluitend werden gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden, tenzij in de mate dat de betrokken Staat op het schip het Bunkerolieverdrag van toepassing heeft verklaard overeenkomstig artikel 4.3 van het Bunkerolieverdrag.**

**Ten aanzien van schepen die eigendom zijn van een Staat die Partij is bij het Bunkerolieverdrag en die gebruikt worden voor handelsdoeleinden kan elke Staat in rechte worden aangesproken voor de in artikel 4.110, § 3 bedoelde rechtbank, en doet deze afstand van elk verweer waarop hij zich in zijn hoedanigheid van soevereine Staat zou kunnen beroepen.**

##### B) TOELICHTING

**4.819.** De voorgestelde § 1 neemt de omschrijving van het toepassingsgebied over zoals bepaald in artikel 2 van het Bunkerolieverdrag.

<sup>1132</sup> Zie *supra*, nr. 4.728.

<sup>1133</sup> *Parl.St.*, Senaat, 2008-09, nr. 4-1188/1, 22; zie ook de desbetreffende standpunten *ibid.*, 5-6 en in *Parl.St.*, Kamer, 2008-09, nr. 1933/002, 3-4.

4.820. De voorgestelde § 2 en 3 zijn gebaseerd op artikel 4 van het Bunkerolieverdrag. Die regeling wordt mede in dit wetsartikel geïncorporeerd met het oog op de consistentie met artikel 4.95.

#### B.2.6. ARTIKEL 4.113. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SCHEEPSEIGENAAR

##### A) WETTEKST

4.821.

#### *Artikel 4.113. Aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*

§ 1. De scheepseigenaar op het tijdstip van het voorval is, behoudens het bepaalde in § 3 en 4, aansprakelijk voor verontreinigingsschade veroorzaakt door bunkerolie aan boord of afkomstig van het schip, met dien verstande dat, zo het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, de scheepseigenaar op het tijdstip van het eerste feit aansprakelijk is.

§ 2. Indien meer dan één persoon aansprakelijk is overeenkomstig § 1, zijn zij hoofdelijk en ondeelbaar aansprakelijk.

§ 3. De scheepseigenaar is niet aansprakelijk voor verontreinigingsschade, indien de scheepseigenaar bewijst dat:

1° de verontreinigingsschade het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard; of

2° de verontreinigingsschade geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van een derde, met de bedoeling schade te veroorzaken; of

3° de verontreinigingsschade geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die functie.

§ 4. Indien de scheepseigenaar bewijst dat de verontreinigingsschade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met de bedoeling de schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon, kan de scheepseigenaar geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon worden ontheven.

§ 5. Geen vordering tot vergoeding van verontreinigingsschade kan tegen de scheepseigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met deze Onderafdeling.

§ 6. Behoudens het bepaalde in § 7, kan geen vordering tot schadevergoeding, al dan niet op basis van deze Onderafdeling, worden ingesteld tegen:

1° de ondergeschikten of lasthebbers van de scheepseigenaar of de bemanningsleden;

2° de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het schip verricht;

3° elke persoon die met de instemming van de scheepseigenaar of in opdracht van een bevoegde openbare autoriteit bergingswerkzaamheden verricht;

4° elke persoon die preventieve maatregelen neemt; en

5° de ondergeschikten of lasthebbers van de onder 2°, 3° en 4° genoemde personen, tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 7. Geen bepaling van deze Onderafdeling doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van de scheepseigenaar dat onafhankelijk van deze Onderafdeling bestaat.

B) TOELICHTING

4.822. De voorgestelde bepaling integreert in het Belgisch Scheepvaartwetboek het artikel 3 van het Bunkerolieverdrag.

Paragraaf 6 is echter toegevoegd. Deze bepaling geeft uitvoering aan een Resolutie van de Conferentie die het Bunkerolieverdrag vaststelde<sup>1134</sup>.

B.2.7. ARTIKEL 4.114. VOORVALLEN WAARBIJ TWEE OF MEER SCHEPEN ZIJN BETROKKEN

A) WETTEKST

4.823.

*Artikel 4.114. Voorvallen waarbij twee of meer schepen zijn betrokken*

Wanneer zich een voorval voordoet waarbij twee of meer schepen zijn betrokken en er ten gevolge daarvan verontreinigingsschade is ontstaan, zijn de scheepseigenaars van alle betrokken schepen, tenzij zij ingevolge artikel 4.113 van aansprakelijkheid zijn ontheven, hoofdelijk en ondeelbaar aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijze niet te scheiden is.

B) TOELICHTING

4.824. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 5 van het Bunkerolieverdrag.

B.2.8. ARTIKEL 4.115. BEPERKING VAN DE AANSPRAKELIJKHEID

A) WETTEKST

4.825.

*Artikel 4.115. Beperking van de aansprakelijkheid*

Niets in deze Afdeling staat in de weg aan het recht van de scheepseigenaar en de persoon of personen die verzekeren of een andere financiële zekerheid stellen om de aansprakelijkheid te beperken uit hoofde van het LLMC-Verdrag.

B) TOELICHTING

4.826. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 6 van het Bunkerolieverdrag.

---

<sup>1134</sup> Zie *supra*, nr. 4.727.



#### B.2.9. ARTIKEL 4.116. RECHTSTREEKSE VORDERING TEGEN DE VERZEKERAAR

##### A) WETTEKST

4.827.

##### *Artikel 4.116. Rechtstreekse vordering tegen de verzekerder*

Vorderingen tot vergoeding van verontreinigingsschade kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar wegens verontreinigingsschade financiële zekerheid stelt. In dat geval kan de verweerder zich beroepen op de verweermiddelen (anders dan het faillissement of de vereffening van de eigenaar) waarop de scheepseigenaar een beroep zou hebben kunnen doen, met inbegrip van beperking van de aansprakelijkheid krachtens artikel 4.115. Voorts kan de verweerder, zelfs indien de scheepseigenaar overeenkomstig artikel 4.115 niet gerechtigd is tot beperking van de aansprakelijkheid, de aansprakelijkheid beperken tot een bedrag gelijk aan het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid dat in overeenstemming met artikel [...] in stand moet worden gehouden. De verweerder kan voorts een beroep doen op het verweer dat de verontreinigingsschade het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de scheepseigenaar, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de scheepseigenaar tegen de verweerder aanhangig gemaakt rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht te vorderen dat de scheepseigenaar mede in het geding wordt betrokken.

##### B) TOELICHTING

4.828. Dit artikel neemt artikel 7.10 van het Bunkerolieverdrag over.

#### B.2.10. ARTIKEL 4.117. VERJARING

##### A) WETTEKST

4.829.

##### *Artikel 4.117. Verjaring*

Het recht op schadevergoeding krachtens deze Onderafdeling vervalt wanneer niet binnen drie jaar vanaf de datum waarop de schade is ontstaan een rechtsvordering is ingesteld. In geen geval kan echter een rechtsvordering worden ingesteld nadat meer dan zes jaar zijn verstreken vanaf de datum van het voorval dat de schade heeft veroorzaakt. Wanneer het voorval bestaat in een opeenvolging van feiten, loopt de termijn van zes jaar vanaf de datum van het eerste feit.

##### B) TOELICHTING

4.830. De voorgestelde bepaling berust op artikel 8 van het Bunkerolieverdrag. Het is ook m.b.t. schadevergoeding voor verontreiniging door bunkerolie niet mogelijk om de in het Proeve van

Belgisch Scheepvaartwetboek gehanteerde uniforme verjaringstermijn van twee jaar toe te passen<sup>1135</sup>.

### B.3. VERONTREINIGING DOOR GEVAARLIJKE EN SCHADELIJKE STOFFEN

#### B.3.1. ARTIKEL 4.118. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

##### A) WETTEKST

4.831.

#### Onderafdeling C – Verontreiniging door gevaarlijke en schadelijke stoffen

##### *Artikel 4.118. Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Onderafdeling wordt verstaan onder:

1° “HNS-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van Londen van 3 mei 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, met bijlagen, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 30 april 2010, en door de latere wijzigingen van deze akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;

2° “CLC-Verdrag”: het Verdrag bedoeld in artikel 4.91, 1°;

3° “schip”: alle zeeschepen en zeegaande vaartuigen, van welk type ook;

4° “persoon”: iedere natuurlijke alsmede iedere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke rechtspersoon, hieronder begrepen een Staat of zijn staatsrechtelijke onderdelen;

5° “eigenaar”: de persoon of personen die als eigenaar van het schip zijn geregistreerd of, indien er geen registratie heeft plaatsgevonden, de persoon of personen die het schip in eigendom hebben; indien evenwel een schip eigendom is van een Staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die Staat geregistreerd staat als de exploitant van het schip, betekent „eigenaar” een zodanige maatschappij;

6° “ontvanger”: hetzij:

a) de persoon die feitelijk de bijdragende lading ontvangt die wordt gelost in de havens en terminals van een Staat die Partij is, met dien verstande dat indien ten tijde van de ontvangst de persoon die de lading feitelijk ontvangt, optreedt als lasthebber voor een ander die onder de rechtsbevoegdheid valt van een Staat die Partij is, de principaal wordt geacht de ontvanger te zijn, mits de lasthebber aan het HNS-Fonds de identiteit van de lastgever bekend maakt; of

b) de persoon in de Staat die Partij is, die in overeenstemming met de nationale wetgeving van die Staat wordt geacht de ontvanger te zijn van de bijdragende lading die wordt gelost in de havens en terminals van een Staat die Partij is, met dien verstande dat het totaal van de in overeenstemming met de desbetreffende nationale wetgeving ontvangen bijdragende lading wezenlijk dezelfde is als die welke onder a zou zijn ontvangen;

7° “gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS)”:

a) alle onder i tot en met vii genoemde stoffen, materialen en artikelen die als lading aan boord van een schip worden vervoerd:

i. de in bulk vervoerde oliën zoals omschreven in voorschrift 1 van Bijlage I bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, zoals aangepast bij het daarbij behorende Protocol van 1978, zoals gewijzigd;

<sup>1135</sup> Vgl. reeds *supra*, nr. 4.797 en de verwijzingen aldaar.

ii. de in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen zoals omschreven in voorschrift 1.10 van Bijlage II bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, zoals aangepast bij het daarbij behorende Protocol van 1978, zoals gewijzigd, en de voorlopig geclassificeerde stoffen en combinaties van stoffen die overeenkomstig voorschrift 6.3 van Bijlage II behoren tot de verontreinigingscategorieën X, Y of Z;

iii. de in bulk vervoerde gevaarlijke vloeistoffen vermeld in hoofdstuk 17 van de „International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk”, zoals gewijzigd, en de gevaarlijke producten waarvoor passende voorlopige voorwaarden voor het vervoer zijn voorgeschreven door de betrokken Administratie en havenadministraties in overeenstemming met punt 1.1.6 van de code;

iv. de gevaarlijke en schadelijke stoffen, materialen en artikelen in verpakte vorm, bedoeld in de „International Maritime Dangerous Goods Code”, zoals gewijzigd;

v. de vloeibare gasen vermeld in hoofdstuk 19 van de „International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk”, zoals gewijzigd, en de producten waarvoor passende voorlopige voorwaarden voor het vervoer zijn voorgeschreven door de betrokken Administratie en havenadministraties in overeenstemming met punt 1.1.6 van de code;

vi. in bulk vervoerde vloeistoffen met een vlampunt van ten hoogste 60 °C (gemeten door middel van een gesloten-bekerproef);

vii. vaste materialen in bulk die de gevaarlijke chemische eigenschappen bezitten waarop de „International Maritime Solid Bulk Cargoes Code”, zoals gewijzigd, van toepassing is, voor zover op deze stoffen eveneens de bepalingen van de „International Maritime Dangerous Goods Code” zoals die in 1996 van kracht was, van toepassing zijn wanneer ze in verpakte vorm worden vervoerd; en

b) resten van eerder in bulk vervoerde stoffen genoemd in a., i tot en met iii en v tot en met vii hierboven.

8° “HNS in bulk”: elke gevaarlijke of schadelijke stof bedoeld onder het 7°, a), i. tot en met iii. en v. tot en met vii., alsmede onder het 7°, b);

9° “verpakte HNS”: elke gevaarlijke of schadelijke stof bedoeld onder het 7°, a), iv.;

10° “schade”:

a) overlijden of lichamelijk letsel, aan boord van of buiten het schip dat de gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoert en door deze stoffen veroorzaakt;

b) verlies of beschadiging van zaken, buiten het schip dat de gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoert en door deze stoffen veroorzaakt;

c) verlies of schade door milieuvervuiling veroorzaakt door de gevaarlijke en schadelijke stoffen, met dien verstande dat de vergoeding voor andere schade aan het milieu dan winstderving ten gevolge van deze schade, wordt beperkt tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk zijn genomen of zullen worden genomen; en

d) de kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen;

Indien het redelijkerwijs niet mogelijk is de door de gevaarlijke en schadelijke stoffen veroorzaakte schade te onderscheiden van de door andere factoren veroorzaakte schade, wordt alle schade geacht te zijn veroorzaakt door de gevaarlijke en schadelijke stoffen, behalve indien en voorzover de door andere factoren veroorzaakte schade van de in artikel 4, derde lid, bedoelde soort is. In dit lid wordt onder „door deze stoffen veroorzaakt” verstaan veroorzaakt door de gevaarlijke of schadelijke aard van de stoffen;

11° “preventieve maatregelen”: alle na het voorval door een persoon genomen redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van schade;

12° “vorval”: elk feit of elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor schade wordt veroorzaakt of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat schade zal worden veroorzaakt;

13° “vervoer over zee”: het tijdvak vanaf het moment waarop de gevaarlijke en schadelijke stoffen bij het laden in enig deel van de voorzieningen van het schip binnenkomen tot aan het moment waarop deze stoffen bij het lossen in enig deel van de voorzieningen van het schip niet meer aanwezig zijn. Indien geen voorzieningen van het schip worden gebruikt, begint respectievelijk eindigt dit tijdvak wanneer de gevaarlijke en schadelijke stoffen de reling van het schip passeren;

14° “bijdragende lading”: alle HNS in bulk die als lading over zee wordt vervoerd naar een haven of terminal op het grondgebied van een Staat die Partij is en in die Staat wordt gelost. Lading in doorvoer die gedurende het vervoer van de oorspronkelijke laadhaven of laadterminal naar de haven of terminal van uiteindelijke bestemming rechtstreeks of via een haven of terminal geheel of ten dele wordt overgeladen van het ene in het andere schip, wordt uitsluitend ten aanzien van de ontvangst op de uiteindelijke bestemming beschouwd als bijdragende lading;

15° “HNS-Fonds”: het ingevolge artikel 13 gevormde Internationale Fonds voor Gevaarlijke en Schadelijke Stoffen;

16° “rekeneenheid”: het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds;

17° “beheerder”: de directeur van het HNS-Fonds;

18° “tonnage”: hetzij de bruto-tonnage van het schip berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting, vervat in Bijlage I bij het Internationaal Verdrag van Londen van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen, hetzij, ingeval voornoemd Verdrag niet op het schip van toepassing is, de bruto-tonnage welke blijkt uit een nationale meetbrief.

#### B) TOELICHTING

**4.832.** De voorgestelde bepaling berust in hoofdzaak op de artikelen 1 en 9.10 van het HNS-Verdrag 2010.

#### B.3.2. ARTIKEL 4.119. UITLEGGING

##### A) WETTEKST

**4.833.**

#### *Artikel 119. Uitlegging*

**Deze Onderafdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met het HNS-Verdrag.**

#### B) TOELICHTING

**4.834.** Conform het principe van de verdragsautonome interpretatie dienen de hier voorgestelde bepalingen in overeenstemming met het HNS-Verdrag te worden uitgelegd.

A) WETTEKST

4.835.

*Artikel 4.120. Rechtsmacht met betrekking tot vorderingen tegen de eigenaar*

§ 1. Wanneer door een voorval schade is veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van schade in één van die gebieden, kunnen vorderingen tot vergoeding tegen de eigenaar of een ander persoon die financiële zekerheid stelt voor de aansprakelijkheid van de eigenaar uitsluitend worden ingesteld bij de Belgische rechtbanken.

§ 2. Wanneer ingevolge eenzelfde voorval verontreinigingsschade is veroorzaakt gedeeltelijk op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de exclusieve economische zone van die Staat, zijn de in § 1 bedoelde rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat veroorzaakte verontreinigingsschade op voorwaarde dat:

1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij een Belgische rechtbank overeenkomstig artikel 4.126 is gevormd; en

2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat, of afstand van deze vordering doet.

§ 3. Wanneer door een voorval uitsluitend schade is veroorzaakt buiten het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van iedere Staat en hetzij de voorwaarden voor de toepassing van deze Onderafdeling bedoeld in artikel 4.123, § 1, 3°, zijn vervuld, hetzij preventieve maatregelen ter voorkoming of beperking van zodanige schade zijn genomen, kunnen vorderingen tot vergoeding tegen de eigenaar of de andere persoon die voor de aansprakelijkheid van de eigenaar financiële zekerheid stelt uitsluitend worden ingesteld bij de rechter van de Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag:

1° waarin het schip is geregistreerd of, in geval van een niet-geregistreerd schip, de Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag onder wiens vlag het schip bevoegd is te varen; of

2° waarin de eigenaar zijn gewone verblijfplaats heeft of waar diens hoofdkantoor is gevestigd; of

3° waarin overeenkomstig artikel 4.126, § 3 een fonds is gevormd.

§ 4. Nadat een fonds als bedoeld in artikel 4.126 is gevormd door de eigenaar of door de verzekeraar of andere persoon die ingevolge artikel [...] financiële zekerheid stelt, is de rechter waar het fonds is gevormd bij uitsluiting bevoegd te beslissen in alle aangelegenheden betreffende de toedeling en verdeling van het fonds.

§ 3. Uitsluitend de rechtbank van koophandel te Antwerpen neemt kennis van de in de vorige paragrafen bedoelde vorderingen, voor zover de Belgische rechtbanken rechtsmacht hebben.

B) TOELICHTING

4.836. De voorgestelde bepaling berust op artikel 38 van het HNS-Verdrag 2010. De tweede paragraaf is analoog aan artikel 2, § 2 van de CLC-Uitvoeringswet.

B.3.4. ARTIKEL 4.121. RECHTSMACHT MET BETREKKING TOT VORDERINGEN TEGEN HET HNS-FONDS OF INGESTELD DOOR HET HNS-FONDS

A) WETTEKST

4.837.

***Artikel 4.121. Rechtsmacht met betrekking tot vorderingen tegen het HNS-Fonds of ingesteld door het HNS-Fonds***

§ 1. Onverminderd de volgende paragrafen, kan een vordering tot betaling van schadevergoeding op grond van artikel [...] slechts tegen het HNS-Fonds worden ingesteld bij de rechter die op grond van artikel 4.120 bevoegd is ten aanzien van vorderingen tegen de eigenaar die voor schade, veroorzaakt door het desbetreffende voorval, aansprakelijk is, of bij een rechter in een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag en die bevoegd zou zijn geweest indien de eigenaar aansprakelijk zou zijn geweest.

§ 2. Ingeval de identiteit van het schip dat de gevaarlijke en schadelijke stoffen die de schade hebben veroorzaakt, vervoerde, niet wordt achterhaald zijn de bepalingen van artikel 4.120, § 1 van overeenkomstige toepassing op rechtsvorderingen ingesteld tegen het HNS-Fonds.

§ 3. Indien tegen de eigenaar of zijn garant een vordering tot vergoeding van schade bij een rechter is ingesteld, is deze rechter bij uitsluiting bevoegd kennis te nemen van een vordering betreffende dezelfde schade tegen het HNS-Fonds tot vergoeding overeenkomstig artikel [...].

§ 4. Het HNS-Fonds heeft het recht zich als partij te voegen in elk geding dat overeenkomstig deze Onderafdeling tegen de eigenaar of zijn garant wordt gevoerd.

§ 5. Behoudens voor zover het zevende lid anders bepaalt, is het Fonds niet gebonden door enige beslissing of uitspraak in gedingen waarin het geen partij is geweest, noch aan enige schikking waarbij het geen partij is.

§ 6. Onverminderd § 4 heeft, indien op grond van deze Onderafdeling een vordering tot vergoeding van schade tegen een eigenaar of zijn garant is ingesteld bij de in artikel 4.XX bedoelde rechter, elke partij in het geding het recht het HNS-Fonds van het geding in kennis te stellen. Indien zulk een kennisgeving is gedaan op een zodanig tijdstip en op zodanige wijze dat het HNS-Fonds daadwerkelijk de mogelijkheid heeft gehad zich als partij te voegen in het geding, wordt een uitspraak van de rechter in dat geding, nadat deze in België onherroepelijk en voor tenuitvoerlegging vatbaar is geworden, bindend voor het HNS-Fonds in die zin dat het Fonds de gronden en de beslissing van het vonnis niet kan bestrijden, zelfs indien het zich niet als partij heeft gevoegd in het geding.

B) TOELICHTING

4.838. De voorgestelde bepaling berust op artikel 39 van het HNS-Verdrag 2010.

B.3.5. ARTIKEL 4.122. ERKENNING EN TENUITVOERLEGGING

A) WETTEKST

4.839.

*Artikel 4.122. Erkenning en tenuitvoerlegging*

§ 1. Beslissingen van een uit hoofde van artikel 38 van het HNS-Verdrag bevoegde rechter die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waarin zij zijn gegeven en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend, tenzij:

1° de beslissing is verkregen door bedrog; of

2° de verweerder niet binnen een redelijke termijn is verwittigd en niet behoorlijk in de gelegenheid is gesteld zijn zaak uiteen te zetten.

§ 2. Een beslissing die ingevolge § 1 is erkend, is vatbaar voor tenuitvoerlegging, zodra de desbetreffende formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een hernieuwd onderzoek van de zaak.

§ 3. Onverminderd beslissingen betreffende de verdeling, bedoeld in artikel [...], worden uitspraken die tegen het HNS-Fonds zijn gedaan door een uit hoofde van artikel 4.121, § 1 en 3 bevoegde rechter, wanneer zij voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waar zij zijn gedaan en daartegen in die Staat geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, erkend en zijn zij vatbaar voor tenuitvoerlegging.

§ 4. Wanneer ze door een gerecht van een andere lidstaat van de Europese Unie, met uitzondering van Denemarken, zijn gegeven, worden de beslissingen over zaken die onder het HNS-Verdrag vallen, in België erkend en ten uitvoer gelegd overeenkomstig de toepasselijke interne communautaire regelgeving ter zake.

§ 5. Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht worden rechterlijke beslissingen uit Staten die niet door het HNS-Verdrag zijn gebonden, welke betrekking hebben op de vergoeding van verontreinigingsschade op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, niet in België erkend of uitvoerbaar verklaard.

B) TOELICHTING

4.840. De voorgestelde bepaling berust op artikel 40 van het HNS-Verdrag 2010. De voorgestelde § 4 berust op Besluit 2002/971/EG van 18 november 2002<sup>1136</sup>. De voorgestelde § 5 is nieuw.

---

<sup>1136</sup> Zie *supra*, nr. 4.732.

A) WETTEKST

4.841.

*Artikel 4.123. Internationale en materiële toepassing*

§ 1. Deze Onderafdeling is uitsluitend van toepassing:

1° op schade veroorzaakt op het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag;

2° op schade door milieuvervuiling veroorzaakt binnen de exclusieve economische zone van een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag, vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, of, indien een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag een zodanige zone niet heeft vastgesteld, binnen een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, door die Staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht en zich niet verder uitstrekkend dan 200 zeemijl van de basislijnen waarvandaan de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten;

3° op schade, anders dan schade voor milieuvervuiling, veroorzaakt buiten het grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, van iedere Staat, indien deze schade is veroorzaakt door een stof vervoerd aan boord van een schip dat is geregistreerd in een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag of, in geval van een niet-geregistreerd schip, aan boord van een schip dat bevoegd is de vlag te voeren van een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag; en

4° op preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of ter beperking van schade bedoeld onder het 1°, 2° en 3°.

§ 2. Deze Onderafdeling is van toepassing op vorderingen, anders dan vorderingen uit hoofde van een overeenkomst tot het vervoer van goederen en passagiers, wegens schade voortvloeiende uit het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee;

§ 3. Deze Onderafdeling is niet van toepassing voorzover de bepalingen ervan onverenigbaar zijn met het recht dat toepasselijk is op arbeidsongevallen of met betrekking tot een stelsel voor sociale zekerheid.

§ 4. Deze Onderafdeling is niet van toepassing:

1° op schade door verontreiniging zoals omschreven in het CLC-Verdrag, ongeacht of ten aanzien van die schade wel of geen schadevergoeding verschuldigd is ingevolge dat Verdrag; en

2° op schade veroorzaakt door radioactieve materialen van klasse 7, bedoeld in hetzij de “International Maritime Dangerous Goods Code”, zoals gewijzigd, hetzij de “International Maritime Solid Bulk Cargoes Code”, zoals gewijzigd.

§ 5. Behoudens het bepaalde in het tweede lid, is deze Onderafdeling niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen en andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat die in de betrokken periode uitsluitend werden gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden, tenzij in de mate dat de betrokken Staat op het schip het HNS-Verdrag van toepassing heeft verklaard overeenkomstig artikel 4.5 van het HNS-Verdrag.

Ten aanzien van schepen die eigendom zijn van een Staat bij het Bunkeroelieverdrag en die gebruikt worden voor handelsdoeleinden kan elke Staat in rechte worden



aangesproken voor de in artikel 4.120, § 5 bedoelde rechtbank, en doet deze afstand van elk verweer waarop hij zich in zijn hoedanigheid van soevereine Staat zou kunnen beroepen.

B) TOELICHTING

4.842. De voorgestelde bepaling berust op de artikelen 3 en 4 van het HNS-Verdrag 2010.

Een bijzondere regeling als bedoeld in artikel 5 van het HNS-Verdrag is vooralsnog niet opgenomen. Ter zake worden nadere stellingnamen ingewacht<sup>1137</sup>.

B.3.7. ARTIKEL 4.124. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE EIGENAAR

A) WETTEKST

4.843.

*Artikel 4.124. Aansprakelijkheid van de eigenaar*

§ 1. De eigenaar op het tijdstip van een voorval is, behoudens het bepaalde in § 2 en 3, aansprakelijk voor schade veroorzaakt door gevaarlijke en schadelijke stoffen in verband met het vervoer daarvan over zee aan boord van het schip, met dien verstande dat, zo het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, de eigenaar op het tijdstip van het eerste feit aansprakelijk is.

§ 2. De eigenaar is niet aansprakelijk indien hij bewijst dat:

1° de schade het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard; of

2° de schade geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van een derde, met de bedoeling schade te veroorzaken; of

3° de schade geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die functie; of

4° het nalaten door de vervoerder of enige andere persoon om gegevens te verstrekken omtrent de gevaarlijke en schadelijke aard van de vervoerde stoffen hetzij:

a) geheel of ten dele de schade heeft veroorzaakt; of

b) heeft geleid tot het niet afsluiten door de eigenaar van de in artikel 12 bedoelde verzekering;

mits noch de eigenaar, noch diens ondergeschikten of lasthebbers kennis hadden of redelijkerwijs hadden moeten hebben van de schadelijke en gevaarlijke aard van de vervoerde stoffen.

§ 3. Indien de eigenaar bewijst dat de schade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met de bedoeling de schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon, kan de eigenaar geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon worden ontheven.

<sup>1137</sup> Zie *supra*, nr. 4.765.

§ 4. Geen vordering tot vergoeding van schade kan tegen de eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met deze Onderafdeling.

§ 5. Onverminderd § 6, kan noch op grond van deze Onderafdeling, noch op enige andere grond, een vordering tot schadevergoeding, worden ingesteld tegen:

1° de ondergeschikten of lasthebbers van de eigenaar of de bemanningsleden;

2° de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het schip verricht;

3° elke bevrachter (hoe ook omschreven, met inbegrip van een rompbevrachter), beheerder of exploitant van het schip;

4° personen die met instemming van de eigenaar of in opdracht van een bevoegde overheidsinstantie bergingswerkzaamheden verrichten;

5° personen die preventieve maatregelen nemen; en

6° alle ondergeschikten of lasthebbers van personen genoemd onder het 3°, 4° en 5°, tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 6. Geen enkele bepaling van dit Verdrag doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van de eigenaar tegenover derden, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, de verzender of de ontvanger van de stof die de schade heeft veroorzaakt, of de in § 5 bedoelde personen.

B) TOELICHTING

4.844. De voorgestelde bepaling berust op artikel 7 van het HNS-Verdrag 2010.

B.3.8. ARTIKEL 4.125. VOORVALLEN WAARBIJ TWEE OF MEER SCHEPEN ZIJN BETROKKEN

A) WETTEKST

4.845.

*Artikel 4.125. Voorvallen waarbij twee of meer schepen zijn betrokken*

§ 1. Wanneer de schade het gevolg is van een voorval waarbij twee of meer schepen zijn betrokken die beide gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren, is elke eigenaar, tenzij deze ingevolge artikel 4.124 van zijn aansprakelijkheid is ontheven, aansprakelijk voor de schade. De eigenaars zijn hoofdelijk en ondeelbaar aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijs niet te scheiden is.

§ 2. De eigenaars kunnen zich evenwel beroepen op de beperkingen van de aansprakelijkheid die op elk van hen krachtens artikel 4.126 van toepassing zijn.

§ 3. Geen enkele bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van een eigenaar tegenover een andere eigenaar.

B) TOELICHTING

4.846. De voorgestelde bepaling berust op artikel 8 van het HNS-Verdrag 2010.

A) WETTEKST

4.847.

*Artikel 4.126. Beperking van de aansprakelijkheid*

§ 1. De eigenaar van een schip kan zijn aansprakelijkheid uit hoofde van deze Onderafdeling per voorval beperken tot een totaalbedrag dat als volgt wordt berekend:

1° indien de schade is veroorzaakt door HNS in bulk:

a) 10 miljoen rekeneenheden voor een schip van ten hoogste 2000 tonnage-eenheden; en

b) voor een schip met een tonnage boven 2000 ton, het onderstaande bedrag in aanvulling op het in i genoemde bedrag;

voor elke tonnage-eenheid tussen 2001 en 50.000 tonnage-eenheden, 1500 rekeneenheden;

voor elke tonnage-eenheid boven 50.000 tonnage-eenheden, 360 rekeneenheden;

met dien verstande dat het totaalbedrag in geen geval meer kan zijn dan 100 miljoen rekeneenheden.

2° indien de schade veroorzaakt is door verpakte HNS of indien de schade veroorzaakt is door zowel HNS in bulk als verpakte HNS, of indien niet kan worden vastgesteld of de van dat schip afkomstige schade veroorzaakt is door HNS in bulk of door verpakte HNS:

a) 11,5 miljoen rekeneenheden voor een schip van ten hoogste 2000 tonnage-eenheden; en

b) voor een schip met een tonnage boven 2000 ton, het onderstaande bedrag in aanvulling op het in i genoemde bedrag:

voor elke tonnage-eenheid tussen 2001 en 50.000 tonnage-eenheden, 1.725 rekeneenheden;

voor elke tonnage-eenheid boven 50.000 tonnage-eenheden, 414 rekeneenheden;

met dien verstande dat het totaalbedrag in geen geval meer kan zijn dan 115 miljoen rekeneenheden.

§ 2. De eigenaar is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid uit hoofde van deze Onderafdeling te beperken indien wordt bewezen dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 3. Ten einde zich op de in het eerste lid bedoelde beperking te kunnen beroepen, moet de eigenaar bij de rechtbank waar op grond van artikel 4.120 een vordering werd of kan worden gebracht, een fonds vormen ten bedrage van het maximum van de aansprakelijkheid ingevolge het eerste lid. Het fonds kan worden gevormd door het storten van een geldsom of door het stellen van een bankgarantie of andere financiële zekerheid die aanvaardbaar is en door de rechtbank voldoende wordt geacht.

§ 4. Onverminderd het bepaalde in artikel [...] wordt het fonds onder de schuldeisers verdeeld naar verhouding van het bedrag van hun erkende vorderingen.

§ 5. Indien de eigenaar of één van zijn aangestelden of lasthebbers, of een persoon die hem een verzekering of andere financiële zekerheid heeft verschaft, vóór de verdeling van het fonds in verband met het voorval een vergoeding heeft betaald, treedt deze persoon tot beloop van het door hem betaalde bedrag bij wege van subrogatie in de rechten die de door hen schadeloos gestelde persoon onder deze Onderafdeling zou hebben gehad.

§ 6. Het in § 5 bedoelde recht van subrogatie kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot enige vergoeding voor verontreinigingsschade die zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover een zodanige subrogatie volgens de toepasselijke nationale wetgeving geoorloofd is.

§ 7. Wanneer eigenaars of andere personen bewijzen dat zij op een later tijdstip gedwongen zouden kunnen worden geheel of gedeeltelijk een bedrag aan schadevergoeding te betalen terzake waarvoor zij, indien deze vergoeding zou zijn betaald vóór de verdeling van het fonds, ingevolge § 5 of 6 tot subrogatie zouden gerechtigd zijn, dan kan de rechter bevelen dat voorlopig een bedrag wordt terzijde gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op dat latere tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

§ 8. Vorderingen die betrekking hebben op door de eigenaar vrijwillig en binnen de grenzen der redelijkheid gedane uitgaven en gebrachte offers ter voorkoming of beperking van schade staan in rang gelijk met andere vorderingen op het fonds.

§ 9. De in § 1 genoemde bedragen worden omgerekend in de in België wettelijk gangbare munt volgens de waarde van die munteenheid ten opzichte van het bijzondere trekkingsrecht op de datum van de vorming van het in § 3 bedoelde fonds. De waarde van de gangbare munt, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

§ 10. De verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt, heeft het recht tot het vormen van een fonds in overeenstemming met dit artikel op dezelfde voorwaarden en met dezelfde rechtsgevolgen als ware het door de eigenaar gevormd. Een zodanig fonds kan zelfs worden gevormd indien, ingevolge § 2, de eigenaar niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, maar de vorming daarvan laat dan de rechten van de schuldeisers tegenover de eigenaar onverlet.

§ 11. Behoudens de in deze Onderafdeling bepaalde afwijkingen, zijn de artikelen 4.45 tot 4.59 van toepassing op de vorming, de vereffening en de verdeling van het overeenkomstig § 3 gevormde fonds.

#### B) TOELICHTING

**4.848.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010. De in artikel 9.10 van het HNS-Verdrag 2010 gegeven definitie van het begrip tonnage is echter opgenomen in het hierboven reeds toegelichte artikel 4.118, 18°.

B.3.10. ARTIKEL 4.127. GRONDEN VOOR NIET-ONTVANKELIJKHEID

A) WETTEKST

4.849.

***Artikel 4.127. Gronden voor niet-ontvankelijkheid***

**§ 1. Indien na een voorval de eigenaar krachtens artikel 4.126 een fonds heeft gevormd en gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken:**

**1° kan een persoon die uit dat voorval een vordering wegens schade heeft, ter zake van die vordering geen rechten doen gelden op andere goederen van die eigenaar;**

**2° kan de rechter de opheffing bevelen van het beslag op het schip of op het ander goed van de eigenaar ter zake van een vordering tot vergoeding van schade voortvloeiend uit dat voorval en op overeenkomstige wijze handelen ten aanzien van borgstelling of andere ter voorkoming van een zodanig beslag gestelde zekerheid.**

**§ 2. Paragraaf 1 is evenwel alleen van toepassing indien de schuldeiser toegang heeft tot de rechtbank die het fonds beheert en het fonds tot voldoening van zijn vordering werkelijk beschikbaar is.**

B) TOELICHTING

4.850. De voorgestelde bepaling berust op artikel 10 van het HNS-Verdrag 2010.

B.3.11. ARTIKEL 4.128. OVERLIJDEN EN LETSEL

A) WETTEKST

4.851.

***Artikel 4.128. Overlijden en letsel***

**Vorderingen wegens overlijden of persoonlijk letsel hebben voorrang boven andere vorderingen, behoudens voor zover het totaal van de vorderingen meer bedraagt dan twee derde van het totaalbedrag dat ingevolge artikel 4.126, § 1 is vastgesteld.**

B) TOELICHTING

4.852. De voorgestelde bepaling berust op artikel 11 van het HNS-Verdrag 2010.

B.3.12. ARTIKEL 4.129. RECHTSTREEKSE VORDERING TEGEN DE VERZEKERAAR

A) WETTEKST

4.853.

***Artikel 4.129. Rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar***

**Vorderingen tot vergoeding van schade kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die ter dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar**

wegens schade financiële zekerheid stelt. In dat geval kan de verweerder, zelfs indien de eigenaar niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zich op de in het eerste lid omschreven beperking van aansprakelijkheid beroepen. Hij mag zich voorts beroepen op de verweermiddelen (anders dan het faillissement of de vereffening van de eigenaar) waarop de eigenaar zelf gerechtigd was zich te beroepen. Voorts kan de verweerder een beroep doen op het verweer dat de schade het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de eigenaar zelf, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat hij zou hebben kunnen aanvoeren in een door de eigenaar tegen hem aanhangig gemaakt rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht te vorderen dat de eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

B) TOELICHTING

**4.854.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 12.8 van het HNS-Verdrag.

B.3.13. ARTIKEL 4.130. TOEPASSING VAN HOOFDSTUK III VAN HET HNS-VERDRAG

A) WETTEKST

**4.855.**

***Artikel 4.130. Toepassing van het Fonds-Verdrag en het Fonds-Protocol 2003***

**De vergoeding van schade in samenhang met vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen wordt mede beheerst door het HNS- Verdrag.**

B) TOELICHTING

**4.856.** Terwijl het niet nuttig is de bepalingen van Hoofdstuk III van het HNS-Verdrag in het Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen, is het met het oog op de overzichtelijkheid van de regelgeving wel opportuun om via de hier voorgestelde bepaling een kruisverwijzing naar die internationale regeling te maken.

B.3.14. ARTIKEL 4.131. RECHTSPERSOONLIJKHEID VAN HET HNS-FONDS

A) WETTEKST

**4.857.**

***Artikel 4.131. Rechtspersoonlijkheid van het HNS-Fonds***

**Het HNS-Fonds wordt als rechtspersoon erkend.**

**De beheerder van het HNS-Fonds is de wettige vertegenwoordiger ervan in België.**

B) TOELICHTING

**4.858.** De voorgestelde bepaling geeft uitvoering aan artikel 13.2 van het HNS-Verdrag 2010.

#### B.3.15. ARTIKEL 4.132. SUBROGATIE EN VERHAAL

##### A) WETTEKST

4.859.

##### *Artikel 4.132. Subrogatie en verhaal*

§ 1. Het HNS-Fonds treedt voor elk bedrag aan vergoeding van schade dat het op grond van artikel 14.1 van het HNS-Verdrag heeft betaald, bij wege van subrogatie in de rechten die de persoon wiens schade is vergoed, zou hebben kunnen doen gelden ten aanzien van de eigenaar of zijn garant.

§ 2. Onverminderd enig ander recht van subrogatie of verhaal tegen het HNS-Fonds, treedt elke openbare dienst behorend tot de federale Regering of de Regeringen van de Gewesten of Gemeenschappen die vergoedingen voor verontreinigingsschade betaald heeft, in de rechten die de vergoede persoon zou hebben gehad krachtens het HNS-Verdrag.

##### B) TOELICHTING

4.860. De voorgestelde bepaling berust op artikel 41 van het HNS-Verdrag.

#### B.3.16. ARTIKEL 4.133. VERJARING

##### A) WETTEKST

4.861.

##### *Artikel 4.133. Verjaring*

§ 1. Het recht op schadevergoeding krachtens deze Onderafdeling vervalt wanneer niet binnen drie jaar vanaf de datum waarop de persoon die de schade lijdt op de hoogte was of redelijkerwijze op de hoogte had kunnen zijn van de schade en de identiteit van de eigenaar, een rechtsvordering is ingesteld.

§ 2. Het recht op schadevergoeding krachtens deze Onderafdeling vervalt wanneer geen rechtsvordering is ingesteld en evenmin een kennisgeving is gedaan ingevolge artikel 4.121, § 6, binnen drie jaar na de datum waarop de persoon die de schade lijdt op de hoogte was of redelijkerwijze op de hoogte had kunnen zijn van de schade.

§ 3. In geen geval kan echter een rechtsvordering worden ingesteld nadat tien jaar zijn verstreken vanaf de datum van het voorval dat de schade heeft veroorzaakt.

§ 4. Wanneer het voorval wordt gevormd door een opeenvolging van feiten, begint de in § 3 bedoelde termijn van tien jaar te lopen vanaf de datum van het laatste van die feiten.

##### B) TOELICHTING

4.862. De voorgestelde bepaling berust op artikel 37 van het HNS-Verdrag.

## B.4. NUCLEAIRE SCHADE

### B.4.1. ARTIKEL 4.134. SCHADE DOOR NUCLEAIRE SCHEPEN

#### A) WETTEKST

4.863.

#### Onderafdeling D – Nucleaire schade

##### *Artikel 4.134. Schade door nucleaire schepen*

§ 1. De exploitant van een nucleair aangedreven schip is objectief aansprakelijk voor elke schade waarvan is bewezen dat zij werd veroorzaakt door een kernongeval door dit schip teweeggebracht.

Alleen de exploitant van het nucleair aangedreven schip is voor de in het eerste lid bedoelde schade aansprakelijk.

§ 2. De aansprakelijkheid van de exploitant is ten aanzien van eenzelfde schip beperkt tot 800.000.000,00 euro voor eenzelfde atoomongeval. In dit bedrag zijn de gerechtskosten begrepen.

§ 3. De rechtspersonen die krachtens de wetten en verordeningen financiële tegemoetkomingen of verstrekkingen zoals geneeskundige zorgen verlenen, treden in de rechten van de slachtoffers van een kernongeval of van hun rechtverkrijgenden ten aanzien van de exploitant van het nucleair aangedreven schip, tot het beloop van de sommen die ofwel als tegemoetkoming werden uitgekeerd, ofwel de onbetaald gebleven kosten vertegenwoordigen.

§ 4. Alleen de rechtbank van koophandel te Antwerpen is bevoegd om in eerste aanleg kennis te nemen van vorderingen gegrond op de bepalingen van deze Onderafdeling en op de ter zake gesloten internationale verdragen.

#### B) TOELICHTING

4.864. De voorgestelde bepaling berust op artikel 1 van de thans vigerende Atoomschepenwet<sup>1138</sup>, met dien verstande dat het limitatiebedrag is aangepast aan de muntontwaarding en dat de rechtbank van koophandel te Antwerpen bevoegd wordt verklaard i.p.v. de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen. De bevoegdheid om het limitatiebedrag te actualiseren zal elders in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden geregeld op een meer algemene wijze.

<sup>1138</sup> Over die wet, zie *supra*, nrs. 4.703 en 4.766.



A) WETTEKST

4.865.

*Artikel 4.135. Schade bij zeevervoer van nucleaire stoffen*

§ 1. Dit artikel wordt uitgelegd in overeenstemming met de Overeenkomst van Brussel van 17 december 1971 inzake de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van het zeevervoer van nucleaire stoffen.

§ 2. Elke persoon die krachtens een internationale overeenkomst of een nationale wet betreffende zeevervoer aansprakelijk kan worden gesteld voor schade die is veroorzaakt door een kernongeval, wordt van deze aansprakelijkheid ontheven:

1° indien de exploitant van een kerninstallatie voor zodanige schade aansprakelijk is krachtens het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie of het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid inzake kernschade;

2° indien de exploitant van een kerninstallatie voor zodanige schade aansprakelijk is krachtens een nationale wet die de aansprakelijkheid voor zodanige schade regelt, mits deze wet voor degenen die schade lijden in alle opzichten even gunstig is als voornoemd Verdrag van Parijs of voornoemd Verdrag van Wenen.

De in het eerste lid bedoelde ontheffing van aansprakelijkheid is eveneens van toepassing op schade veroorzaakt door een kernongeval:

1° aan de kerninstallatie zelf of aan alle goederen op het terrein van die installatie die worden gebruikt of bestemd zijn om te worden gebruikt in verband met die installatie; of

2° aan het vervoermiddel waarin de betrokken nucleaire stoffen zich op het tijdstip van het kernongeval bevonden,

waardoor de exploitant van de kerninstallatie niet aansprakelijk is omdat zijn aansprakelijkheid voor zodanige schade is uitgesloten krachtens de bepalingen van het voornoemde Verdrag van Parijs of het voornoemde Verdrag van Wenen, of, in gevallen als bedoeld in het eerste lid, 2°, door soortgelijke bepalingen van de daarin bedoelde nationale wet.

Het vorige lid laat de aansprakelijkheid van natuurlijke personen die de schade hebben veroorzaakt door een handelen of nalaten met het opzet schade te veroorzaken onverlet.

§ 3. Dit artikel laat onverlet de aansprakelijkheid van de exploitant van een nucleair schip voor schade veroorzaakt door een kernongeval waarbij splijtstoffen van, of radioactieve produkten of afvalstoffen voortgebracht op dat schip zijn betrokken.

B) TOELICHTING

4.866. De voorgestelde bepaling berust op het Nuclear-Verdrag.

## 7. WETTEKST

### BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

#### TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

##### Hoofdstuk 1 – Begrippen

###### *Artikel 4.1. Begripsomschrijvingen*

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

- 1° “scheepseigenaar”: de geregistreerde of teboekgestelde eigenaar van het schip of, bij ontstentenis van registratie of teboekstelling, de persoon of de personen die eigenaar zijn van het schip;
- 2° “reder”: de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die het rederschap uitoefent;
- 3° “rederschap”: het bezit van het schip dat gepaard gaat met de overwegende zeggenschap over het beheer, het gebruik en de exploitatie ervan;
- 4° “scheepsgebruiker”: elke houder van een zakelijk of persoonlijk recht dat gedurende een bepaalde tijd recht geeft op het gebruik van een schip of een deel van een schip, met uitzondering van reders, reisbevrachters en partijen bij en rechthebbenden onder een vervoerovereenkomst;
- 5° “scheepsmede-eigendom”: de eigendom van een schip dat onverdeeld toebehoort aan verscheidene personen die elk één of meer scheepsaandelen bezitten;
- 6° “scheepsmede-eigenaar”: elke eigenaar van een schip in scheepsmede-eigendom;
- 7° “scheepsaandeel”: elk kleinste deel van de scheepsmede-eigendom dat een scheepsmede-eigenaar toebehoort;

#### TITEL 3 – REDERS

##### Hoofdstuk 1 – Scheepsmede-eigendom

###### *Artikel 4.2. Internationale toepassing*

§ 1. Het op scheepsmede-eigendom toepasselijke recht wordt bepaald overeenkomstig artikel 3.4.

Dit recht bepaalt in het bijzonder de rechten en de bevoegdheden van de scheepsmede-eigenaars en van de scheepsbeheerders, en in het bijzonder de vraag of één of meer scheepsmede-eigenaars en de scheepsbeheerder de scheepsmede-eigenaars jegens derden kan binden.

§ 2. Artikel 4.10, § 1, laatste lid is van toepassing op de rechtspleging in België.

###### *Artikel 4.3. Materiële toepassing*

§ 1. Behoudens de in de volgende paragrafen bepaalde afwijkingen, is dit Hoofdstuk van toepassing op elke scheepsmede-eigendom, ongeacht zijn vorm, benaming of oorzaak.

§ 2. Tenzij alle mede-eigenaars overeenkomen hun onverdeeldheid te onderwerpen aan dit Hoofdstuk, zich scheepsaandelen toekennen en de desbetreffende akte laten inschrijven in een schepenregister, is dit Hoofdstuk niet van toepassing op:

1° het gemeenschappelijk vermogen van echtgenoten of samenwonenden waarvan een schip deel uitmaakt;

2° de onverdeeldheid tussen mede-erfgenamen van een scheepseigenaar;

3° de gezamenlijke eigendom van een schip in hoofde van de deelgenoten in een feitelijke vereniging;

4° de mede-eigendom van een schip in aanbouw tussen de opdrachtgever en de scheepswerf.

§ 3. Dit Hoofdstuk is niet van toepassing op:

1° de rechtsverhouding tussen de mede-eigenaars van scheepsaandelen;

2° de gezamenlijke eigendom van een schip in hoofde van de deelgenoten in een vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid;

3° de eigendom van een geheel schip die deel uitmaakt van het vermogen van een rechtspersoon;

4° de rechtsverhoudingen tussen de aanbidders en eigenaars, en de eigenaars onderling, van vastgoedcertificaten in de zin van de Wet van 16 juni 2006 op de openbare aanbidding van beleggingsinstrumenten en de toelating van beleggingsinstrumenten tot de verhandeling op een gereguleerde markt.

#### *Artikel 4.4. Andere regelgeving*

§ 1. Op scheepsmede-eigendom zijn niet van toepassing:

1° de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de mede-eigendom;

2° het Wetboek van Vennootschappen.

§ 2. Artikel 108 van het Wetboek van internationaal privaatrecht is niet van toepassing op de vertegenwoordiging door één of meer scheepseigenaars of door de quiratair scheepsbeheerder.

#### *Artikel 4.5. Afwijkende bedingen*

Bedingen die afwijken van de artikelen 4.1, 5°, 6° en 7°, 4.2, § 2, 4.3, 4.4, 4.7, 4.9, § 6, 4.10, 4.13 en 4.18 zijn nietig.

#### *Artikel 4.6. Meerderheidsregel*

§ 1. De scheepsmede-eigenaars nemen al de beslissingen die hun gemeenschappelijk belang raken bij gewone meerderheid van stemmen.

§ 2. Iedere scheepsmede-eigenaar beschikt over een stemrecht in evenredigheid met zijn scheepsaandelen.

§ 3. De meerderheid van stemmen wordt gevormd door de stemmen van de scheepsmede-eigenaars waarvan de scheepsaandelen meer dan de helft van de waarde van het schip vertegenwoordigen.

§ 4. De scheepsmede-eigenaars die beschikken over een meerderheid van stemmen moeten de andere scheepsmede-eigenaars niet raadplegen.

§ 5. In afwijking van § 1, is voor een wijziging of afwijking van een door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars gesloten overeenkomst eenstemmigheid vereist.

#### *Artikel 4.7. Redelijkheid en billijkheid*

Scheepsmede-eigenaars moeten zich jegens elkaar gedragen naar redelijkheid en billijkheid.

#### *Artikel 4.8. Vertegenwoordigingsbevoegdheid*

De scheepsmede-eigenaars kunnen worden vertegenwoordigd door één of meer onder hen, op voorwaarde dat de vertegenwoordiger of vertegenwoordigers beschikken over een meerderheid van de scheepsaandelen.

#### *Artikel 4.9. Benoeming van een quiratair scheepsbeheerder*

§ 1. De scheepsmede-eigenaars kunnen een quiratair scheepsbeheerder benoemen.

§ 2. Een quiratair scheepsbeheerder kan maar moet geen scheepsmede-eigenaar zijn. Hij kan een rechtspersoon zijn.

§ 3. Door de benoeming van een quiratair scheepsbeheerder verliezen de scheepsmede-eigenaars de in artikel 4.8 bedoelde vertegenwoordigingsbevoegdheid.

§ 4. Indien meer dan één quiratair scheepsbeheerder is benoemd, beslissen dezen in gemeen akkoord.

§ 5. De quiratair scheepsbeheerder is een lasthebber.

De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving zijn van toepassing behoudens de in dit wetboek bepaalde afwijkingen of afwijkend beding.

§ 6. De benoeming van een quiratair scheepsbeheerder wordt tegenstelbaar aan derden door inschrijving in een schepenregister.

#### *Artikel 4.10. Bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder*

§ 1. De quiratair scheepsbeheerder is bevoegd om in naam en voor rekening van de scheepsmede-eigenaars alle rechtshandelingen te stellen die voor het normaal gebruik van het schip nodig zijn, met inbegrip van het sluiten van bevrachtings-, vervoer- en verzekeringsovereenkomsten, het laten uitvoeren van buitengewone herstellingen en het vormen van een beperkingsfonds.

Hij is onder meer bevoegd om in naam en voor rekening van de scheepsmede-eigenaars het werkgeversgezag over de schepelingen uit te oefenen en om de gezagvoerder aan te stellen en te ontslaan.

Hij vertegenwoordigt de scheepsmede-eigenaars tegenover derden en in rechte, als eiser en als verweerder.

Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan één of meer scheepsmede-eigenaars in zaken betreffende het betrokken schip of de betrokken reis worden gedaan aan de quiratair scheepsbeheerder.

§ 2. De quiratair scheepsbeheerder kan met betrekking tot het schip slechts daden van beschikking stellen op grond van een uitdrukkelijke lastgeving.

§ 3. In geval van twijfel worden de bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder ruim uitgelegd.

§ 4. Tenzij in geval van kwade trouw, kunnen contractuele beperkingen van de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder niet aan derden worden tegengesteld, zelfs niet wanneer ze openbaar zijn gemaakt.

#### *Artikel 4.11. Verantwoordingsplicht*

§ 1. De quiratair scheepsbeheerder moet in verband met zijn beheer aan iedere scheepsmede-eigenaar op diens verzoek inzage verschaffen van alle stukken en gegevens en daarover toelichting verschaffen.

§ 2. De quiratair scheepsbeheerder moet minstens eenmaal per jaar en alleszins binnen de twee maanden na het einde van zijn beheer, aan de scheepsmede-eigenaars rekenschap afleggen van zijn beheer, met overlegging van alle desbetreffende stukken en gegevens. Hij moet aan ieder van hen uitkeren wat hem toekomt.

§ 3. De scheepsmede-eigenaars verlenen de quiratair scheepsbeheerder binnen de twee maanden kwijting.

#### *Artikel 4.12. Beëindiging van de lastgeving*

§ 1. De scheepsmede-eigenaars kunnen de lastgeving aan de quiratair scheepsbeheerder te allen tijde herroepen.

§ 2. De lastgeving aan de quiratair scheepsbeheerder eindigt wanneer de scheepsmede-eigendom wordt beëindigd.

§ 3. De herroeping en de beëindiging van de lastgeving van de quiratair scheepsbeheerder worden tegenstelbaar aan derden door inschrijving in het schepenregister.

#### *Artikel 4.13. Benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder*

§ 1. De rechter kan op verzoek van elke scheepsmede-eigenaar een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder benoemen:

1° ingeval het normale gebruik van het schip blijvend wordt verhinderd ingevolge staking van stemmen, de ernstige niet-nakoming door een andere scheepsmede-eigenaar van zijn verplichtingen, of andere ernstige omstandigheden;

2° ingeval de door de scheepsmede-eigenaars benoemde quiratair scheepsbeheerder zijn taak niet naar behoren vervult.

§ 2. Behoudens afwijkende beslissing, zijn de artikelen 4.9, § 2 tot 6, 4.10, § 1 tot 3 en 4.11, § 1 en 2 op de gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder van toepassing en geldt de lastgeving voor onbepaalde duur.

§ 3. Door de benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder wordt de lastgeving aan de door de scheepsmede-eigenaars benoemde quiratair scheepsbeheerder beëindigd.

#### *Artikel 4.14. Kosten, winst en verlies*

De scheepsmede-eigenaars dragen bij in de kosten en delen in de winst en het verlies naar evenredigheid met hun scheepsaandelen.

#### *Artikel 4.15. Aansprakelijkheid van scheepsmede-eigenaars*

De aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars wordt bepaald door Hoofdstuk 3 van deze Titel, met dien verstande dat zij elk slechts aansprakelijk zijn naar evenredigheid met hun scheepsaandelen.

#### *Artikel 4.16. Beschikking over scheepsaandelen*

§ 1. Elke scheepsmede-eigenaar is bevoegd om over zijn scheepsaandelen te beschikken.

§ 2. De scheepsmede-eigenaar blijft gehouden tot de schulden ontstaan voor de inschrijving van de vervreemding van zijn scheepsaandelen.

#### *Artikel 4.17. Gedwongen overname van scheepsaandelen*

De ontslagen gezagvoerder, de ontslagen schepeling en de quiratair scheepsbeheerder waarvan de lastgeving werd beëindigd hebben, wanneer zij zelf scheepsmede-eigenaar zijn, het recht om hun scheepsaandelen aan de andere scheepsmede-eigenaars over te dragen tegen betaling van hun waarde. Zij dienen daarom te verzoeken binnen de maand nadat hun aanstelling of lastgeving werd beëindigd. Behoudens afwijkende overeenkomst, nemen de andere scheepsmede-eigenaars de betrokken scheepsaandelen over naar evenredigheid met de scheepsaandelen die hen voordien reeds toebehoorden; de overdrager kan zich echter niet verzetten tegen een overname door één enkele

scheepsmedeëgenaar. Bij gebrek aan overeenstemming binnen de maand worden de waarde en de nadere voorwaarden van de overdracht bepaald door de rechter.

#### *Artikel 4.18. Beëindiging van scheepsmede-eigendom*

§ 1. Scheepsmede-eigendom wordt beëindigd door:

- 1° vrijwillige verkoop van het schip, waartoe werd besloten met toepassing van de meerderheidsregel bedoeld in artikel 4.6;
- 2° verkoop ingevolge een rechterlijke beschikking verleend overeenkomstig § 2;
- 3° gedwongen verkoop;
- 4° vereniging van alle scheepsaandelen in één hand;
- 5° verkrijgende verjaring overeenkomstig artikel 3.8;
- 6° abandonnement, prijsmaking, verbeurdverklaring en andere wijzen van gedwongen eigendomsovergang geregeld door of krachtens bijzondere wetten;
- 7° tenietgaan van het schip;
- 8° oprichting door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars van een vennootschap of rechtspersoon die met het beheer van het schip wordt belast of de eigendom ervan overneemt.

§ 2. Wanneer het normale gebruik van het schip blijvend wordt gehinderd ingevolge staking van stemmen, een ernstige niet-nakoming door een andere scheepsmede-eigenaar van zijn verplichtingen of andere ernstige omstandigheden, kan op verzoek van een scheepsmede-eigenaar een rechterlijke beschikking worden verleend waarbij de verkoop van het schip wordt bevolen en waarbij de wijze van verkoop wordt bepaald.

#### *Artikel 4.19. Verjaring*

§ 1. Vorderingen tussen scheepsmede-eigenaars in verband met de scheepsmede-eigendom verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de scheepsmede-eigendom, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Vorderingen tussen scheepsmede-eigenaars en quiratair scheepsbeheerders in verband met de scheepsmede-eigendom verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de lastgeving, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 3. Regresvorderingen van en tegen scheepsmede-eigenaars en quiratair scheepsbeheerders in verband met de scheepsmede-eigendom, kunnen, ook na de in de § 1 en 2 bedoelde termijnen, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

## Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

### *Afdeling 1 – Aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders*

#### *Artikel 4.20. Andere regelgeving*

§ 1. Dit Hoofdstuk doet geen afbreuk aan:

1° de Afdelingen 2 en 3 van dit Hoofdstuk;

2° Hoofdstuk 2 van deze Titel, in het bijzonder de bepalingen betreffende de contractuele aansprakelijkheid van de scheepsagent;

3° Hoofdstuk 3 van Titel 4, in het bijzonder de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van de schepelingen;

4° Titel 5, in het bijzonder de bepalingen betreffende de contractuele aansprakelijkheid van de bevrachter, de vervoerder, de sleper, de duwer en de goederenbehandelaar;

5° artikel 8.27, § 2;

6° artikel 1384, lid 3 van het Burgerlijk Wetboek;

7° de bepalingen betreffende de strafrechtelijke aansprakelijkheid, de burgerlijke aansprakelijkheid voor de betaling van geldboeten, en de administratieve sancties;

8° de bepalingen betreffende de scheepszekerheidsrechten en het scheepsbeslag.

§ 2. Artikel 3 van de Wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen is niet van toepassing op openbare rechtspersonen in de mate dat zij optreden als scheepseigenaar of reder en hun aansprakelijkheid door dit Hoofdstuk wordt geregeld.

#### *Artikel 4.21. Afwijkende bedingen*

Bedingen die afwijken van de artikelen 4.20 en 4.23, § 1, 1°, a) zijn nietig.

#### *Artikel 4.22. Eigen daden*

De scheepseigenaar en de reder staan in voor de nakoming van de door henzelf aangegane verbintenissen en zijn aansprakelijk voor hun eigen onrechtmatige daden waardoor aan derden schade wordt berokkend.

#### *Artikel 4.23. Verbintenissen aangegaan door of voor de gezagvoerder*

§ 1. De scheepseigenaar staat in voor de verbintenissen:

1° die door de kapitein zelf worden aangegaan binnen de uitoefening van zijn scheepsdienst, tenzij:

a) de kapitein uitdrukkelijk verklaart op te treden voor een andere partij, waarvan tegelijkertijd de naam en de zetel of een verblijfplaats worden meegedeeld; of

b) de scheepseigenaar bewijst dat de kapitein onbevoegd handelde en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn;

2° die worden aangegaan door een andere persoon die uitdrukkelijk verklaart voor de kapitein te handelen, tenzij de scheepseigenaar bewijst dat:

a) deze persoon onbevoegd handelde en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij



- b) de betrokken verbintenis onverenigbaar is met een eerder door hemzelf of door de kapitein aangegane verbintenis met hetzelfde voorwerp of betreffende dezelfde aangelegenheid, en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze verbintenis op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij
- c) noch hijzelf, noch de reder van de betrokken verbintenis op de hoogte was of redelijkerwijze vermocht te zijn.

§ 2. Paragraaf 1 is van overeenkomstige toepassing op de vertegenwoordiging bij het stellen van rechtshandelingen in uitvoering van artikel 5.8, § 1, 4<sup>o</sup>.

§ 3. Paragraaf 2 doet geen afbreuk aan artikel 7.9.

#### *Artikel 4.24. Daden van de gezagvoerder*

De scheepseigenaar is aansprakelijk voor de door de gezagvoerder binnen de uitoefening van zijn taak gestelde onrechtmatige daden waardoor aan derden schade wordt berokkend.

#### *Artikel 4.25. Daden van aangestelden*

§ 1. De scheepseigenaar is aansprakelijk voor:

- 1<sup>o</sup> de in de uitoefening van hun scheepsdienst gestelde onrechtmatige daden van de in zijn dienst tewerkgestelde schepelingen waardoor aan derden schade wordt berokkend;
- 2<sup>o</sup> de in dienst van het schip gestelde onrechtmatige daden van de andere, desgevallend slechts tijdelijke, aangestelden van de scheepseigenaar of de reder waardoor aan derden schade wordt berokkend.

§ 2. Onverminderd de bijzondere bepalingen betreffende de betrokken dienstverlening, is de scheepseigenaar aansprakelijk voor de onrechtmatige daden van de verstrekkers van loods-, sleep- en vast- en losmaakdiensten en diens personeelsleden waardoor aan derden schade wordt berokkend.

Het vorige lid is niet van toepassing wanneer de dienstverstrekker de leiding van de vaarmanoeuvres heeft.

#### *Artikel 4.26. Aansprakelijkheid na eigendomsoverdracht*

Na eigendomsoverdracht blijft de aansprakelijkheid rusten op hem die scheepseigenaar was op het ogenblik waarop de onrechtmatige daad werd gesteld of de verbintenis tot stand kwam.

#### *Artikel 4.27. Gehoudenheid in solidum*

Ingeval naast de op grond van de voorgaande artikelen aansprakelijke scheepseigenaar een andere persoon voor dezelfde verbintenissen instaat of voor dezelfde schade aansprakelijk is, zijn de scheepseigenaar en deze andere persoon *in solidum* aansprakelijk.

#### *Artikel 4.28. Verhaalsrecht*

De scheepseigenaar die op grond van de artikelen 4.23, 4.24 of 4.25 werd veroordeeld kan verhaal uitoefenen tegen de aansprakelijke schadeveroorzaker en de aansprakelijke reder, die tegenover hem *in solidum* gehouden zijn.

### *Afdeling 2 – Algemene beperking*

#### Onderafdeling A – Zeeschepen

##### § I. Algemene bepalingen

#### *Artikel 4.29. Begripsomschrijvingen*

§ 1. In deze Onderafdeling wordt verstaan onder:

1° “LLMC-Verdrag”: het Verdrag van Londen van 19 november 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 2 mei 1996 tot wijziging van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen en door de latere wijzigingen van deze akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;

2° “scheepseigenaar”: de eigenaar, de bevrachter en de beheerder van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd;

3° “zeeschip” en “schip”: de zeeschepen bedoeld in het LLMC-Verdrag alsmede alle zeeschepen bedoeld in artikel 3.1, 8°, met uitsluiting van de binnenschepen bedoeld in artikel 4.60, § 1, 3°;

4° “berger”: iedere persoon die diensten verricht rechtstreeks verband houdende met bergingswerkzaamheden, welke mede werkzaamheden omvatten bedoeld in artikel 4.34, § 1, 4°, 5° en 6°;

5° “tonnage”: hetzij de bruto-tonnage van het schip berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting, vervat in Bijlage I bij het Internationaal Verdrag van Londen van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen, hetzij, ingeval voornoemd Verdrag niet op het schip van toepassing is, de bruto-tonnage welke blijkt uit een nationale meetbrief;

6° “vorderingen wegens dood of letsel van passagiers van een schip”: alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of voor rekening van een aan boord van dat schip vervoerde persoon:

a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers; of

b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten;

7° “rekeneenheid”: het bijzonder trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

§ 2. In deze Onderafdeling omvat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar mede aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het zeeschip zelf ingestelde rechtsvordering.

#### *Artikel 4.30. Uitlegging*

Deze Onderafdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met het LLMC-Verdrag.

#### *Artikel 4.31. Internationale toepassing*

§ 1. Deze Onderafdeling is van toepassing, wanneer een persoon, bedoeld in artikel 4.32, voor een Belgische rechtbank zijn aansprakelijkheid tracht te beperken of tracht te bewerkstelligen dat een schip of andere eigendommen worden vrijgegeven, dan wel dat een in België gestelde zekerheid wordt opgeheven.

§ 2. Vragen van procesrecht betreffende de toepassing van artikel 4.42 worden beheerst door de Belgische wet.

§ 3. Onverminderd de bepalingen van deze Onderafdeling worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een in België gevormd beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels beheerst door de Belgische wet.

### § II. Het recht op beperking

#### *Artikel 4.32. Tot aansprakelijkheidsbeperking gerechtigde personen*

§ 1. Scheepseigenaars en bergers kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 4.34 genoemde vorderingen overeenkomstig deze Onderafdeling.

§ 2. Indien een van de vorderingen genoemd in artikel 4.34 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of berger aansprakelijk is, is deze persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in deze Onderafdeling.

§ 3. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig de regels van deze Onderafdeling beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.

#### *Artikel 4.33. Erkenning van aansprakelijkheid*

Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

#### *Artikel 4.34. Vorderingen vatbaar voor beperking*

§ 1. Behoudens de artikelen 4.35 en 4.36 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid:

1° vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, dokken en waterwegen en hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van het schip of in rechtstreeks

verband met de exploitatie daarvan of met bergingswerkzaamheden, alsmede alle andere daaruit voortvloeiende schade;

2° vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer over zee van lading, passagiers of hun bagage;

3° vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere rechten dan die uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met bergingswerkzaamheden;

[4° vorderingen met betrekking tot het volbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;]

[5° vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip;]

6° vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig deze Onderafdeling kan beperken, alsmede andere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.

§ 2. De in § 1 genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in § 1, [4°, 5° en 6°] zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.

#### *Artikel 4.35. Vorderingen uitgezonderd van beperking*

Deze Onderafdeling is niet van toepassing op:

1° vorderingen uit hoofde van berging, met inbegrip van, indien van toepassing, vorderingen voor een speciale vergoeding krachtens artikel 14 van het Internationaal Verdrag van Londen van 28 april 1989 inzake berging, zoals gewijzigd, of wegens bijdrage in averij-grosse;

2° vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie waarop het Internationaal Verdrag van Brussel van 29 november 1969 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie of van enige desbetreffende wijziging of Protocol, welke van kracht is, niet daadwerkelijk van toepassing is;

3° vorderingen onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;

4° vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip ter zake van kernschade;

5° vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of berger, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de bergingswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechtverkrijgenden of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of berger volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst tussen de scheepseigenaar of de berger en de ondergeschikten van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 4.38.

#### *Artikel 4.36. Gedragingen die de beperking opheffen*

Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, geschied hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

#### *Artikel 4.37. Verrekening van vorderingen*

Wanneer een persoon, die overeenkomstig deze Onderafdeling gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, worden de respectieve vorderingen met elkaar verrekend en de bepalingen van deze Onderafdeling zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.

### § III. Aansprakelijkheidsgrenzen

#### *Artikel 4.38. Algemene grenzen*

§ 1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen andere dan deze vermeld in artikel 4.39, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend:

1° met betrekking tot vorderingen wegens dood of persoonlijk letsel,

a) 2 miljoen rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton;  
b) voor een schip met een grotere tonnage, het volgende bedrag opgeteld bij het bedrag genoemd onder a):

- per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 800 rekeneenheden;
- per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 600 rekeneenheden; en
- per ton boven 70.000 ton, 400 rekeneenheden;

2° met betrekking tot alle andere vorderingen,

a) 1 miljoen rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton,  
b) voor een schip met een grotere tonnage, het volgende bedrag opgeteld bij het bedrag genoemd onder a):

- per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 400 rekeneenheden;
- per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 300 rekeneenheden; en
- per ton boven 70.000 ton, 200 rekeneenheden.

§ 2. Voor de zeeschepen met een tonnage van minder dan 300 ton bedraagt de aansprakelijkheidsgrens de helft van die voor een schip van 2.000 ton.

§ 3. Voor zeeschepen die niet zijn onderworpen aan het Internationaal Verdrag van Londen van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen en waarvoor geen nationale meetbrief is afgegeven, kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid beperken tot de waarde van het schip op het ogenblik van de schadeverwekkende gebeurtenis, met een minimum van 1 miljoen rekeneenheden.

§ 4. Wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig § 1, 1°, onvoldoende is voor de volledige betaling der daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig § 1, 2° beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de

in § 1, 1<sup>o</sup> genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in § 1, 2<sup>o</sup> genoemde vorderingen.

§ 5. De aansprakelijkheidsgrenzen voor een berger die geen werkzaamheden verricht vanaf een schip of voor een berger die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het schip waaraan of met betrekking waartoe hij bergingsdiensten verstrekt, worden berekend op grond van een tonnage van 1.500 ton.

#### *Artikel 4.39. Grens voor vorderingen van passagiers*

Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, beloopt de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar 175.000 rekeneenheden vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren overeenkomstig zijn veiligheidscertificaat.

#### *Artikel 4.40. Omrekening in de nationale munt*

De in de artikelen 4.38 en 4.39 genoemde bedragen worden omgerekend in de in België wettelijk gangbare munt volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht of de in artikel 4.45 bedoelde zekerheid is verstrekt.

De waarde van de gangbare munt, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

#### *Artikel 4.41. Samenloop van vorderingen*

§ 1. De overeenkomstig artikel 4.38 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis: 1<sup>o</sup> tegen de persoon of personen, genoemd in artikel 4.29, § 1, 2<sup>o</sup> en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of 2<sup>o</sup> tegen de eigenaar van een schip die bergingsdiensten verstrekt vanaf dat schip en de berger of bergers die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of 3<sup>o</sup> tegen de berger of bergers die niet vanaf een schip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten aan boord van het schip waaraan of met betrekking waartoe bergingsdiensten worden verstrekt en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

§ 2. De volgens artikel 4.39 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval en ingesteld worden tegen de persoon of personen genoemd in artikel 4.29, § 1, 2<sup>o</sup> met betrekking tot het in artikel 4.39 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

#### § IV. Beperkingsprocedure zonder fondsvorming

##### *Artikel 4.42. Beginselen*

De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds, zoals bedoeld in artikel 4.45, is gevormd.

Zulks kan gebeuren in elke procedure, met inbegrip van een beslagprocedure, en tot aan de sluiting van de debatten.

##### *Artikel 4.43. Rechtsgevolgen*

Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds:

1° worden in beslag genomen goederen of andere verstrekte garanties niet vrijgegeven, maar kunnen deze laatste tot het toepasselijke beperkingsbedrag worden teruggebracht;

2° zijn de bepalingen van artikel 4.56, § 1, 5, 6 en 7 van overeenkomstige toepassing.

##### *Artikel 4.44. Veroordeling en interest*

Ingeval de verweerder de beperking van aansprakelijkheid zonder fondsvorming inroept in een procedure ten gronde, doet de rechter achtereenvolgens uitspraak over de gegrondheid van de vordering, en, in voorkomend geval, over het recht om de aansprakelijkheid te beperken en over het toepasselijke beperkingsbedrag.

Het bedrag tot betaling waarvan de verweerder desgevallend wordt veroordeeld, wordt verhoogd met de wettelijke interesten van de dag van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid tot de dag van de betaling.

#### § V. Beperkingsprocedure met fondsvorming

##### *Artikel 4.45. Beginselen*

§ 1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een beperkingsfonds vormen.

§ 2. Het beperkingsfonds kan slechts worden gevormd zodra de voorzitter van de rechtbank van koophandel een beperkingsprocedure heeft geopend.

§ 3. Het beperkingsfonds wordt gevormd ten belope van de in de artikelen 4.38 en 4.39 vermelde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen waarvoor die persoon aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de interesten te rekenen vanaf de dag van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd.

§ 4. Een beperkingsfonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het verstrekken van een garantie die aanvaardbaar is en door de rechter voldoende wordt geacht.

De garantie is aanvaardbaar indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar zal zijn zodra de garantie verstrekt is.

De garantie is voldoende indien haar bedrag overeenstemt met het bedrag waartoe de aansprakelijkheid kan worden beperkt, vermeerderd met de wettelijke interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur.

De derde die zich borg stelt of een andere garantie verschaft, kan niet de uitwinning van de hoofdschuldenaar vorderen.

Op advies van de Commissie Maritiem Recht kan de Koning betreffende de in de vorige leden bedoelde garanties nadere regels vaststellen. In het bijzonder kan Hij regels vaststellen betreffende de zetel of de vestigingsplaats van de banken die een garantie kunnen verschaffen, en bepalen welke andere garanties dan bankgaranties kunnen worden verstrekt en aan welke voorwaarden deze moeten voldoen.

§ 5. Elk overeenkomstig deze Onderafdeling gevormd beperkingsfonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.

§ 6. Een fonds dat is gevormd door een van de personen genoemd in artikel 4.41, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 4.41, § 2, dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle respectievelijk in artikel 4.41, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 4.41, § 2 genoemde personen.

§ 7. Schuldeisers die vorderingen hebben tegen personen die aansprakelijk zijn met betrekking tot meer dan één schip kunnen deze in elke beperkingsprocedure aangeven voor het volledige bedrag.

§ 8. Vorderingen die niet vatbaar zijn voor beperking worden vervolgd onafhankelijk van de beperkingsprocedure.

#### *Artikel 4.46. Verzoekschrift tot opening van een beperkingsprocedure*

§ 1. De vordering tot opening van een beperkingsprocedure met fondsvorming wordt ingesteld door de neerlegging van een verzoekschrift gericht aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel.

§ 2. De territoriale bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank van koophandel wordt bepaald door artikel 627, 10° van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 3. Op het in § 1 bedoelde verzoekschrift is artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

Bovendien vermeldt het verzoekschrift:

1° de nationaliteit en de naam van het schip;

2° het schadeverwekkend voorval, met vermelding van datum en plaats;

3° het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals de verzoeker het heeft geraamd; en

4° de wijze waarop de verzoeker voornemens is het beperkingsfonds te vormen, met name in speciën of door het verstrekken van een garantie.

§ 4. Bij het verzoekschrift worden gevoegd:

1° de door de verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij de beperking van zijn aansprakelijkheid wenst in te roepen, met vermelding, zo mogelijk, van eenieders woonplaats, alsook van het definitief of voorlopig bedrag en



van de aard van elke schuldvordering;

2° alle stukken tot staving van de berekening van het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.

§ 5. In één verzoekschrift kan de opening van een beperkingsprocedure voor meer dan één fonds worden gevorderd.

De opening van door verschillende Onderafdelingen geregelde beperkingsfondsen kan echter niet in hetzelfde verzoekschrift worden gevorderd.

#### *Artikel 4.47. Dossier ter griffie*

Voor elk beperkingsfonds wordt ter griffie een dossier gehouden waarin minstens worden opgenomen:

1° een voor eensluidend verklaard afschrift van de beschikkingen van de voorzitter en van de vonnissen gewezen op bezwaar;

2° een voor eensluidend verklaard afschrift van de bekendmakingen bedoeld in artikel 4.51, § 3 en van de brieven bedoeld in artikel 4.51, § 4;

3° een overzichtstabel van de ingediende schuldvorderingen, die wordt opgemaakt onder de verantwoordelijkheid van de griffier; en

4° de adviezen van de vereffenaar.

Elke belanghebbende kan kosteloos inzage nemen van het dossier en er, mits hij de griffierechten betaalt, een afschrift van ontvangen.

#### *Artikel 4.48. Openingsbeschikking*

§ 1. Op voorwaarde dat het aangeboden beperkingsfonds en de wijze waarop het wordt gesteld in overeenstemming zijn met de wet en in het bijzonder met artikel 4.45, § 3 en 4, verleent de voorzitter van de rechtbank van koophandel een beschikking waarbij de beperkingsprocedure met fondsvorming wordt geopend.

Wanneer niet aan de in het vorige lid bepaalde voorwaarden is voldaan, kan de voorzitter de verzoeker machtigen om het fonds te vormen voor een ander bedrag of op een andere wijze.

§ 2. De openingsbeschikking bepaalt op welke wijze het beperkingsfonds kan worden gevormd en vermeldt de termijn waarbinnen de storting moet worden gedaan respectievelijk de garantie moet worden verstrekt.

De in het eerste lid bedoelde termijn bedraagt ten hoogste één maand:

1° vanaf de mededeling door de vereffenaar van de rekening waarop moet worden gestort; hetzij

2° vanaf de datum van de beschikking, ingeval een garantie moet worden verstrekt. Wanneer de storting niet tijdig gedaan is of de garantie niet tijdig is verstrekt, vervalt de openingsbeschikking.

§ 3. In de openingsbeschikking wordt een vereffenaar van het fonds aangesteld.

§ 4. De openingsbeschikking bepaalt de door de verzoeker aan de vereffenaar te betalen provisie voor de kosten van de beperkingsprocedure. De betaling moet gebeuren binnen de termijn bedoeld in § 2.

#### *Artikel 4.49. Vereffenaars*

§ 1. De vereffenaars van een beperkingsfonds worden gekozen uit de advocaten ingeschreven op een lijst bijgehouden door de algemene vergadering van de territoriaal bevoegde rechtbank van koophandel. Deze advocaten moeten een bijzondere opleiding hebben genoten en waarborgen inzake bekwaamheid op het gebied van het scheepvaartrecht bieden. Op advies van de Commissie Maritiem Recht regelt de Koning nader de procedure van voordracht van de kandidaten en desgevallend de opleidings- en bekwaamheidsvereisten.

§ 2. Tegen elke beslissing waarbij de inschrijving op de lijst van vereffenaars wordt geweigerd of waarbij een inschrijving wordt weggelaten, kan hoger beroep worden ingesteld voor het hof van beroep. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt. De termijn van hoger beroep is één maand te rekenen van de dag van de kennisgeving van de beslissing. In voorkomend geval beveelt het hof de inschrijving op de lijst.

§ 3. Een persoon die op de lijst staat, kan op eigen verzoek door de algemene vergadering van de rechtbank van koophandel van de lijst worden weggelaten. De algemene vergadering laat eveneens de personen weg die niet meer als advocaat zijn ingeschreven op het tableau van een Orde van Advocaten. Een persoon kan eveneens van de lijst worden weggelaten ter uitvoering van een vonnis dat is gewezen op dagvaarding door het openbaar ministerie. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt.

§ 4. Bij de inschrijving op de lijst leggen de vereffenaars ten overstaan van de voorzitter van de rechtbank de eed af in de volgende bewoordingen:

“Ik zweer getrouwheid aan de Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgische volk. Ik zweer mijn opdrachten in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te zullen vervullen.”; of

“Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du Peuple belge. Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité.”; of

“Ich schwöre Treue dem König, Gehorsam der Verfassung und den Gesetzen des belgischen Volkes. Ich schwöre den mir erteilten Aufträge auf Ehre und Gewissen, genau und ehrlich zu erfüllen.”

§ 5. De vereffenaar kan worden belast met de vereffening van meer dan één beperkingsfonds.

§ 6. De vereffenaar bevestigt dat hij zijn ambt in een bepaalde zaak aanvaardt door uiterlijk de vijfde werkdag volgend op de aanstelling ter griffie het proces-verbaal van aanstelling te ondertekenen.

De vereffenaar meldt elke vorm van tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid aan de voorzitter van de rechtbank. De voorzitter oordeelt of de gemelde tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid de uitvoering van de opdracht als vereffenaar verhindert.

§ 7. De rechtbank van koophandel kan te allen tijde de vereffenaar of één van hen vervangen of hun aantal vermeerderen of verminderen.

De vereffenaar van wie de vervanging wordt overwogen, wordt vooraf opgeroepen en gehoord in raadkamer. Het vonnis wordt uitgesproken in openbare terechtzitting.

Het vonnis waarbij de vervanging van een vereffenaar wordt uitgesproken, wordt door toedoen van de griffier te zijner kennis gebracht. Het wordt door toedoen van de griffier binnen vijf dagen na de dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad.

Indien de vereffenaar wordt vervangen op eigen verzoek, wordt dit uitdrukkelijk in de voornoemde bekendmaking vermeld.

§ 8. Het ereloon van de vereffenaar wordt door de voorzitter bepaald in de in artikel 4.57, § 4 bedoelde beschikking. Dit geschiedt met inachtneming van de aard en de complexiteit van de beperkingsprocedure. Het ereloon mag niet uitsluitend worden uitgedrukt in een procentuele vergoeding op basis van het bedrag van het beperkingsfonds.

#### *Artikel 4.50. Vorming van het beperkingsfonds*

§ 1. Ingeval het beperkingfonds wordt gevormd in speciën, duidt de vereffenaar de instelling aan waarbij het geld wordt gestort. Deze storting geschiedt op naam van de vereffenaar qualitate qua. De interesten op de gestorte bedragen maken van het beperkingsfonds deel uit.

§ 2. Ingeval het beperkingsfonds wordt gevormd door het verstrekken van een garantie, geschiedt zulks in het voordeel van de vereffenaar qualitate qua.

#### *Artikel 4.51. Beschikbaarheidsbeschikking*

§ 1. Op verslag van de vereffenaar waarin wordt bevestigd dat de bedragen zijn gestort respectievelijk de garantie is verstrekt, en waarin wordt medegedeeld dat de kostenprovisie is betaald, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 2. Indien de vereffenaar de omrekening in euro door de fondssteller niet correct acht, maakt hij hiervan melding in zijn verslag. In dat geval kan de voorzitter bij beschikking de nodige aanpassingen bevelen en de termijn vaststellen waarbinnen deze moeten worden uitgevoerd. Op verslag van de vereffenaar waarin vervolgens wordt bevestigd dat de aanpassingen zijn uitgevoerd, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 3. De beschikking wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de vijf dagen na haar dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt:

1° in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

2° in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in het arrondissement waar de rechtbank zetelt;

3° indien nuttig, in een of meer buitenlandse op de scheepvaart gerichte publicaties;

4° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Het uittreksel vermeldt:

1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de verzoeker, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, plaats van geboorte

en woonplaats;

2° de datum en het rolnummer van de beschikking en de voorzitter die de beschikking heeft gewezen;

3° het bedrag van het beperkingsfonds;

4° de naam, de voornamen en het adres van de vereffenaar; en

5° de door de vereffenaar bepaalde termijn om aangifte van schuldvordering te doen; indien te verwachten valt dat buitenlandse schuldeisers aangifte zullen doen, bedraagt deze termijn minstens zes maanden.

§ 4. Bovendien zendt de vereffenaar binnen de vijf dagen na de dagtekening van de beschikking een ter post aangetekende brief aan de bekende schuldeisers. De brief bevat dezelfde gegevens als het uittreksel bedoeld in § 3 en vermeldt in welke editie van het Belgisch Staatsblad en in welke andere publicaties het uittreksel werd bekendgemaakt.

§ 5. Een eventueel faillissement, uitstel van betaling of gerechtelijke reorganisatie van de fondssteller heeft voor het fonds geen gevolgen.

#### *Artikel 4.52. Gronden voor niet-ontvankelijkheid*

§ 1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 4.45, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan om enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.

§ 2. Nadat een fonds is gevormd overeenkomstig artikel 4.45, kan elk schip of kunnen andere eigendommen van een persoon namens wie het fonds is gevormd, waarop in België beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde garantie, worden vrijgegeven op bevel van de rechter.

Deze vrijgave wordt evenwel altijd bevolen, indien het beperkingsfonds is gevormd:

1° in de haven waar het voorval plaats vond, of, indien het plaats vond buiten een haven, in de eerste haven die daarna wordt aangedaan; of

2° in de haven van ontschepping met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel; of

3° in de haven van lossing, met betrekking tot beschadiging van de lading; of

4° in de Staat, waar het beslag is gelegd.

§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn alleen van toepassing indien de schuldeiser een vordering tegen het beperkingsfonds kan indienen bij het gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.

§ 4. De in § 1 en 2 vermelde rechtsgevolgen treden slechts in op de datum van de beschikbaarheidsbeschikking.

#### *Artikel 4.53. Aangifte van schuldvorderingen*

§ 1. Uiterlijk op de door de vereffenaar bepaalde dag leggen de schuldeisers een aangifte van hun schuldvordering, samen met hun stavingstukken, neer ter griffie van de rechtbank van koophandel. Op verzoek levert de griffier een ontvangstbewijs af.

Elke aangifte vermeldt:

1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de schuldeiser, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, plaats van geboorte en woonplaats;

2° het bedrag en de oorzaken van de schuldvordering.

Zij wordt getekend door de schuldeiser of door diens advocaat.

Onder voorbehoud van de toepassing van internationale verdragen, bevat de aangifte van een schuldeiser die zijn woonplaats of zetel niet heeft in een Lidstaat van de Europese Unie, keuze van woonplaats in het rechtsgebied van de rechtbank waar de aangifte van schuldvordering moet gebeuren. Heeft hij geen woonplaats gekozen, dan kunnen alle aan hem gerichte betekeningen en mededelingen worden gedaan ter griffie van de rechtbank.

§ 2. Indien de schuldeiser zijn schuldvordering, behalve tegen de fondssteller, ook tegen één of meer andere schuldenaars kan instellen, dient hij de vereffenaar op de hoogte te houden van de stappen die hij tegen deze medeschuldenaars onderneemt en van de betalingen die hij van deze medeschuldenaars bekomt.

§ 3. De aangifte van schuldvordering stuit de verjaring, ook wanneer later wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat. De verjaring begint slechts opnieuw te lopen vanaf de sluiting van het fonds.

§ 4. Vanaf de beschikbaarheidsbeschikking houden de interesten op de gevorderde bedragen op te lopen.

§ 5. De bekende of onbekende schuldeisers die in gebreke blijven hun schuldvorderingen aan te geven, komen niet voor de verdeling in aanmerking. Zij kunnen hun vordering echter aangeven zolang het fonds niet volledig is verdeeld. Laattijdige aangiftes hebben geen invloed op reeds uitgevoerde of definitief besliste verdelingen. De schuldeisers die hun vordering laattijdig aangeven, kunnen het recht op aansprakelijkheidsbeperking en de berekening van het beperkingsbedrag niet meer betwisten en hebben slechts recht op een uitkering berekend op het nog niet verdeelde deel van het fonds.

#### *Artikel 4.54. Verificatie van schuldvorderingen*

§ 1. Zodra mogelijk verifieert de vereffenaar de ingediende schuldvorderingen. Indien de schuldeiser zijn vordering niet kan steunen op een gerechtelijke of arbitrale uitspraak, beoordeelt de vereffenaar de gegrondheid van de vordering zelf. De vereffenaar kan met de schuldeisers en de schuldenaren in overleg treden en is bevoegd van hen, binnen de termijn die hij bepaalt, de overlegging van ontbrekende of andere relevante stukken te vorderen.

§ 2. De vereffenaar stelt betreffende de ingediende schuldvorderingen een advies op waarin de ingediende schuldvorderingen worden aanvaard dan wel verworpen en dat, wanneer daartoe aanleiding bestaat, tevens een ontwerp van verdeling inhoudt. Hij legt dit advies neer ter griffie, en deelt het terzelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht gevormd te zijn. Alle voornoemde partijen beschikken te rekenen vanaf de datum van het advies over een termijn van één maand om hun eventuele bezwaren ter griffie neer te leggen en terzelfdertijd aan de vereffenaar mee te delen.

§ 3. De vereffenaar verwijst de ingediende bezwaren naar de rechtbank van koophandel, die ze ten gronde beoordeelt. De aldus gevatte rechtbank is steeds bevoegd om over de gegrondheid en de omvang van de ingediende schuldvorderingen te oordelen.

§ 4. Indien binnen de termijn geen bezwaren worden ingediend, wordt het advies van de vereffenaar definitief en bindend en zijn de aanvaarde vorderingen, ook ten overstaan van andere rechtbanken als gegrond beschouwd.

§ 5. De vereffenaar kan over bepaalde aangelegenheden een tussentijds advies of een deeladvies uitbrengen. De paragrafen 2 tot 4 zijn van overeenkomstige toepassing.

#### *Artikel 4.55. Betwisting van veroordelingen ten gronde*

§ 1. Indien de schuldeiser beschikt over een in kracht van gewijsde getreden Belgische of buitenlandse veroordeling van de fondssteller of een andere persoon door wie het beperkingsfonds wordt geacht gevormd te zijn, staan de gegrondheid en de omvang van de toegekende vordering vast, ook ten opzichte van de vereffenaar en de schuldeisers of andere personen die in deze procedure geen partij waren.

In afwijking van het eerste lid, kan de veroordeling door de vereffenaar of de schuldeisers of andere personen die in de procedure geen partij waren wel nog worden betwist indien wordt aangetoond:

1° dat de schuldenaar met de schuldeiser bedrieglijk heeft samengewerkt, om deze laatste een ongeoorloofd voordeel te verschaffen; of

2° dat de schuldenaar de procedure heeft gevoerd op een ernstig nalatige wijze.

§ 2. Paragraaf 1 geldt onverminderd de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het derdenverzet en artikel 25 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht.

#### *Artikel 4.56. Verdeling van het beperkingsfonds*

§ 1. Behoudens de artikelen 4.38, § 1 en 2 en 4.39 en de desgevallend toepasselijke voorrang van vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede hulpmiddelen bij de navigatie, wordt het fonds onder de schuldeisers verdeeld in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.

§ 2. De betaling aan elke schuldeiser van het deel van het beperkingsfonds dat hem toekomt, doet zijn schuldvordering uitdoven.

§ 3. De vereffenaar kan tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen verrichten.

§ 4. De verdeelde bedragen zijn vrij overdraagbaar.

§ 5. Indien voor de verdeling van het fonds de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, wordt deze persoon gesubrogeerd tot het bedrag dat hij heeft betaald in de rechten, die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van deze Onderafdeling zou hebben gehad.

§ 6. Het recht van subrogatie, bedoeld in § 5, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding, dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wet.

§ 7. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoont dat hij zou kunnen worden gedwongen op een later tijdstip, geheel of gedeeltelijk, een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald voor de verdeling van het fonds, ingevolge § 5 en 6 bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan de rechter bevelen dat voorlopig een bedrag terzijde wordt gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op een later tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

§ 8. Ingeval de aansprakelijke persoon een definitief gegrond bevonden tegenvordering heeft, vindt verrekening plaats en is de uitkering aan de betrokken schuldeiser beperkt tot het saldo.

§ 9. Ingeval de schuldeiser reeds gedeeltelijk werd betaald buiten de beperkingsprocedure om, wordt de uitkering uit het beperkingsfonds beperkt tot het saldo.

#### *Artikel 4.57. Sluiting van het beperkingsfonds*

§ 1. Nadat alle schuldvorderingen werden vereffend, komt het eventuele saldo van het fonds toe aan degene die het fonds heeft gevormd of aan degene die in diens plaats daarop rechten kan laten gelden.

§ 2. Indien wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat of het beperkingsfonds niet meer voldoet aan de vereisten, blijft het reeds gevormde fonds desalniettemin bestaan en wordt het alsnog in het raam van de beperkingsprocedure verdeeld. De vereffenaar verzoekt de voorzitter om toelating om daartoe over te gaan, en beoordeelt de aangegeven vorderingen vervolgens op dezelfde wijze en volgens dezelfde procedure alsof het recht op aansprakelijkheidsbeperking niet verloren was gegaan respectievelijk het beperkingsfonds nog steeds aan de vereisten voldeed. Indien het fonds werd gevormd door het verstrekken van een garantie, wordt deze garantie van rechtswege en ongeacht haar bewoordingen opeisbaar in het voordeel van de vereffenaar. De schuldeisers zijn gerechtigd om zich onmiddellijk garanties te verschaffen ten aanzien van de goederen van personen door of namens wie het fonds werd gevormd, en om hun vorderingen voor het saldo van hun aanvaarde vorderingen ten uitvoer te leggen ten aanzien van de goederen van de aansprakelijke persoon. De fondssteller kan zich niet langer op de in artikel 4.52 bepaalde rechtsgevolgen beroepen.

§ 3. Indien § 2 geen toepassing vindt en het beperkingsfonds, om welke reden ook, wordt ontbonden, herwinnen de schuldeisers alle rechten en uitvoeringsmogelijkheden waarover zij beschikten vóór de fondsvorming.

§ 4. Na volledige verdeling van het fonds, of indien het fonds op enige andere wijze wordt ontbonden, stelt de vereffenaar een eindadvies op. Hij legt het neer ter griffie en deelt het tegelijkertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd.

De schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die zich die worden geacht het fonds te hebben gevormd, kunnen tegen dit eindadvies bezwaar indienen binnen de termijn en op de wijze bepaald in artikel 4.59. De bezwaren worden behandeld overeenkomstig hetzelfde artikel.

Op verslag van de vereffenaar waarin wordt medegedeeld dat tegen het eindadvies geen bezwaar werd ingediend of dat over de bezwaren daartegen definitief is geoordeeld, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gesloten.

#### *Artikel 4.58. Bijkomende garantie*

Wanneer in de loop van de vereffeningprocedure blijkt dat de verstrekte garantie voor de betaling van de wettelijke interesten ontoereikend zal zijn, kan de vereffenaar of iedere schuldeiser bij verzoekschrift gericht aan de voorzitter die de openingsbeschikking heeft gegeven vorderen dat de verstrekking van een bijkomende garantie wordt opgelegd.

De beschikking vermeldt de termijn waarbinnen de bijkomende garantie moet worden verstrekt. De griffier brengt de beschikking bij gerechtsbrief ter kennis van de fondssteller.

Wanneer de bijkomende garantie niet tijdig wordt verstrekt, wordt toepassing gemaakt van artikel 4.57, § 2.

#### *Artikel 4.59. Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen*

§ 1. De beschikkingen van de voorzitter brengen geen nadeel toe aan de zaak zelf. Zij zijn uitvoerbaar bij voorraad.

§ 2. Tegen de beschikkingen van de voorzitter kan uitsluitend bezwaar worden ingediend op de wijze bepaald in de hieronder volgende paragrafen.

§ 3. Het bezwaar tegen de openingsbeschikking en de beschikbaarheidsbeschikking wordt gebracht voor de rechtbank van koophandel waarvan de voorzitter de beschikking gewezen heeft. Het bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de in artikel 4.51, § 3 voorgeschreven bekendmaking in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

Het bezwaar wordt ingediend door de neerlegging van een verzoekschrift ter griffie.

Het verzoekschrift wordt door de griffie bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de vereffenaar, de bekende schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht te zijn gevormd.

Het bezwaar is van rechtswege gericht tegen zowel de openingsbeschikking als de beschikbaarheidsbeschikking.

Het bezwaar wordt ingeleid op de eerstvolgende zitting van de rechtbank.

Na afloop van de in het eerste lid bepaalde termijn, worden alle bezwaren door de rechtbank gevoegd.

De rechtbank van koophandel oordeelt ten gronde over alle betwistingen betreffende de vorming van het beperkingsfonds, zonder daarbij gebonden te zijn door de beschikkingen van de voorzitter.

Zij kan beslissen:

1° dat het beperkingsfonds op rechtsgeldige wijze werd gevormd; of

2° dat het beperkingsfonds niet mag worden gevormd of dat het wordt ontbonden; of



3° dat het bedrag van het beperkingsfonds of de wijze waarop het werd gevormd moeten worden aangepast.

In het geval bedoeld in het achtste lid, 3°, bepaalt de rechtbank de termijn waarbinnen de aanpassing moet worden uitgevoerd. Het vonnis wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de vijf dagen na zijn dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in:

1° in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

2° in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in het arrondissement waar de rechtbank zetelt;

3° indien nuttig, in een of meer buitenlandse op de scheepvaart gerichte publicaties;

4° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Wanneer de aanpassing niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt toepassing gemaakt van artikel 4.57, § 2.

Hangende de bezwaarprocedure blijven de in artikel 4.9 bepaalde rechtsgevolgen van de fondsvorming gelden en kunnen in voorkomend geval tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen worden verricht.

§ 4. Het bezwaar tegen andere beschikkingen van de voorzitter inzake een beperkingsfonds dan deze bedoeld in § 3, zoals deze bedoeld in artikel 4.58, wordt eveneens voor de rechtbank van koophandel gebracht. Dit bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de datum van de beschikking. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

De rechtbank van koophandel oordeelt ten gronde, zonder door de beschikkingen van de voorzitter gebonden te zijn.

§ 5. Het vonnis van de rechtbank op bezwaar tegen beschikkingen van de voorzitter betreffende het beperkingsfonds heeft gezag van gewijsde jegens eenieder.

## Onderafdeling B – Binnenschepen

### § I. Algemene bepalingen

#### *Artikel 4.60. Begripsomschrijvingen*

§ 1. In deze Onderafdeling wordt onder

1° “CLNI-Verdrag”: het Verdrag van Straatsburg van 4 november 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI), zoals later gewijzigd door akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;

2° “scheepseigenaar”: de eigenaar, huurder, bevrachter en de beheerder van een schip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een binnenschip is gelegd;

3° “binnenschip” en “schip”: een binnenschip, met inbegrip van draagvleugelboten, veerponten en kleine vaartuigen, maar niet luchtkussenvoertuigen; met schepen worden gelijkgesteld baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard;

4° “berger” betekent iedere persoon die diensten verricht rechtstreeks verband houdende met bergingswerkzaamheden, welke mede werkzaamheden omvatten bedoeld in artikel 4.65, § 1, 4°, 5° en 6°;

5° “vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip”: alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon:

a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers, of

b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten;  
6° “rekeneenheid”: het bijzonder trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

§ 2. In deze Onderafdeling omvat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar mede aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsvordering.

#### *Artikel 4.61. Uitlegging*

Deze Onderafdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met het CLNI-Verdrag.

#### *Artikel 4.62. Internationale toepassing*

§ 1. Deze Onderafdeling is van toepassing op de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een schip of van een berger, wanneer op het tijdstip van de gebeurtenis waaruit de vorderingen zijn voortgekomen:

1° het schip op een waterweg heeft gevaren die onderworpen is aan het regime van de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 of aan dat van het Verdrag van Luxemburg van 27 oktober 1956 betreffende de bevaarbaarmaking van de Moezel, of op om het even welke waterweg in België;

2° hulp is verleend binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen aan een in gevaar verkerend schip of aan de lading van zulk een schip; of

[3° een binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip of de lading van zulk schip vlotgebracht, verwijderd, vernietigd of onschadelijk gemaakt is.]

Deze Onderafdeling is ook van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van een berger die vanaf een binnenschip hulp verleent aan een zeeschip dat in het gebied van een van de bedoelde waterwegen in gevaar verkeert of aan de lading van zulk schip.

§ 2. Vragen van procesrecht met het oog op de toepassing van artikel 4.73 worden beheerst door de Belgische wet.

§ 3. Onverminderd de bepalingen van deze Onderafdeling worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een in België gevormd beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels beheerst door de Belgische wet.

### § II. Het recht op beperking

#### *Artikel 4.63. Tot aansprakelijkheidsbeperking gerechtigde personen*

§ 1. Scheepseigenaars en bergers kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 4.65 genoemde vorderingen overeenkomstig deze Onderafdeling.

§ 2. Indien een van de vorderingen genoemd in artikel 4.65 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of berger aansprakelijk is, is die persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in deze Onderafdeling.

§ 3. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig deze Onderafdeling beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.

#### *Artikel 4.64. Erkenning van aansprakelijkheid*

Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

#### *Artikel 4.65. Vorderingen vatbaar voor beperking*

§ 1. Behoudens de artikelen 4.66 en 4.67 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid:

1° vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, dokken, waterwegen, sluizen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van het schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie daarvan of met bergingswerkzaamheden, alsmede alle andere daaruit voortvloeiende schade;

2° vorderingen met betrekking tot schade die voortvloeit uit vertraging bij het vervoer van lading, passagiers of hun bagage;

3° vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere rechten dan die uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met bergingswerkzaamheden;

[4° vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;]

[5° vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip;]

6° vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig deze Onderafdeling kan beperken, alsmede andere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.

§ 2. De in § 1 genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in § 1, 4° en 5° zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.

#### *Artikel 4.66. Vorderingen uitgezonderd van beperking*

Deze Onderafdeling is niet van toepassing op:

1° vorderingen uit hoofde van berging of wegens bijdrage in averij-grosse;

2° vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;

3° vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip ter zake van kernschade;

4° vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of berger, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de bergingswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechtverkrijgenden of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of berger volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst tussen de scheepseigenaar of de berger en de ondergeschikten van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 4.69.

#### *Artikel 4.67. Gedragingen die de beperking opheffen*

Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, geschied hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

#### *Artikel 4.68. Verrekening van vorderingen*

Wanneer een persoon, die overeenkomstig deze Onderafdeling gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, worden de respectieve vorderingen met elkaar verrekend en de bepalingen van deze Onderafdeling zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.

### § III. Aansprakelijkheidsgrenzen

#### *Artikel 4.69. Algemene grenzen*

§ 1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in artikel 4.70, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend:

1° met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel:

- a) voor een schip, niet bestemd tot het vervoer van goederen, in het bijzonder een passagiersschip, 200 rekeneenheden per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
- b) voor een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van het schip, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
- c) voor een duw- of sleepboot, 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
- d) voor een duwboot die op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, wordt het overeenkomstig littera c) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de geduwde bakken; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat de duwboot hulp heeft verleend aan een of meer van deze duwbakken;

e) voor een schip voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, wordt het overeenkomstig litterae a), b) of c) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere schepen; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat dit schip hulp heeft verleend aan een of meer van de gekoppelde schepen;

f) voor drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal in de zin van artikel 4.60, § 1, 3°, hun waarde op het tijdstip van het voorval;

2° met betrekking tot alle andere vorderingen, de helft van de onder het 1° genoemde bedragen;

3° wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig het 1°, onvoldoende is voor de volledige betaling der daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig het 2° beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de onder het 1° genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de onder het 2° genoemde vorderingen;

4° in geen geval kunnen de aansprakelijkheidsgrenzen lager zijn dan 20.000 rekeneenheden met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel en dan 100.000 rekeneenheden met betrekking tot alle andere vorderingen.

§ 2. De in § 1, 4° genoemde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op een berger die hulp verleent aan een binnenschip en die geen werkzaamheden verricht vanaf een binnenschip of zeeschip of voor een berger die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het binnenschip waaraan hij hulp verleent.

#### *Artikel 4.70. Grenzen voor vorderingen van passagiers*

Met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, belooft de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar een bedrag van 60.000 rekeneenheden, vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat; is het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgeschreven, dan wordt die beperking bepaald door het aantal passagiers dat het schip op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd.

Deze grenzen kunnen niet lager zijn dan 720.000 rekeneenheden en kunnen niet hoger zijn dan de volgende bedragen:

1° 3 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 100 passagiers;

2° 6 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 180 passagiers;

3° 12 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van meer dan 180 passagiers.

#### *Artikel 4.71. Omrekening in de nationale munt*

De in de artikelen 4.69 en 4.70 genoemde bedragen worden omgerekend in de in België wettelijk gangbare munt volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht of de in artikel 4.76 bedoelde garantie is verstrekt.

De waarde van de gangbare munt, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

#### *Artikel 4.72. Samenloop van vorderingen*

§ 1. Onverminderd § 2 en 3 zijn de overeenkomstig artikel 4.69 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis:

1° tegen de persoon of de personen, genoemd in artikel 4.60, § 1, 2° en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of  
2° tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en tegen de berger of bergers, die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of

3° tegen de berger of bergers die niet vanaf een binnenschip of een zeeschip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten aan boord van het schip waaraan hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

§ 2. Wordt volgens artikel 4.69, § 1, 1°, d), het aansprakelijkheidsbedrag voor een duwboot die, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval, verhoogd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbakken, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, het aansprakelijkheidsbedrag voor iedere duwbak verminderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbak.

§ 3. Wordt volgens artikel 4.69, § 1, 1°, e), het aansprakelijkheidsbedrag voor een schip, voorzien van voortbewegingswerktuigen, dat, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit hetzelfde voorval, vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere met dit schip gekoppelde schepen, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, het aansprakelijkheidsbedrag voor ieder gekoppeld schip verminderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van het gekoppelde schip.

§ 4. De volgens artikel 4.70 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval en ingesteld worden tegen de persoon of personen, genoemd in artikel 4.60, § 1, 2°, met betrekking tot het in artikel 4.70 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

## § IV. Beperkingsprocedure zonder fondsvorming

### *Artikel 4.73. Beginselen*

De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds, zoals bedoeld in artikel 4.76, is gevormd.

Zulks kan gebeuren in elke procedure, met inbegrip van een beslagprocedure, en tot aan de sluiting van de debatten.

### *Artikel 4.74. Rechtsgevolgen*

Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds:

1° worden in beslag genomen goederen of andere verstrekte garanties niet vrijgegeven, maar kunnen deze laatste tot het toepasselijke beperkingsbedrag worden teruggebracht;

2° zijn de bepalingen van artikel 4.87, § 1, 5, 6 en 7 van overeenkomstige toepassing.

### *Artikel 4.75. Veroordeling en interest*

Ingeval de verweerder de beperking van aansprakelijkheid zonder fondsvorming inroept in een procedure ten gronde, doet de rechter achtereenvolgens uitspraak over de gegrondheid van de vordering, en, in voorkomend geval, over het recht om de aansprakelijkheid te beperken en over het toepasselijke beperkingsbedrag.

Het bedrag tot betaling waarvan de verweerder desgevallend wordt veroordeeld, wordt verhoogd met de wettelijke interesten van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid tot de dag van de betaling.

## § V. Beperkingsprocedure met fondsvorming

### *Artikel 4.76. Beginselen*

§ 1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een beperkingsfonds vormen.

§ 2. Het beperkingsfonds kan slechts worden gevormd zodra de voorzitter van de rechtbank van koophandel een beperkingsprocedure heeft geopend.

§ 3. Het beperkingsfonds moet gevormd worden ten belope van de in de artikelen 4.69 en 4.70 vermelde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen waarvoor de persoon die het fonds vormt, aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de rente te rekenen vanaf de datum van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd.

§ 4. Een beperkingsfonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het verstrekken van een garantie die aanvaardbaar is en door de rechter voldoende wordt geacht.

De garantie is aanvaardbaar indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar zal zijn zodra de garantie verstrekt is.

De garantie is voldoende indien haar bedrag overeenstemt met het bedrag waartoe de aansprakelijkheid kan worden beperkt, vermeerderd met de wettelijke interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur.

De derde die zich borg stelt of een andere garantie verschaft, kan niet de uitwinning van de hoofdschuldenaar vorderen.

Op advies van de Commissie Maritiem Recht kan de Koning betreffende de in de vorige leden bedoelde garanties nadere regels vaststellen. In het bijzonder kan Hij regels vaststellen betreffende de zetel of de vestigingsplaats van de banken die een garantie kunnen verschaffen, en bepalen welke andere garanties dan bankgaranties kunnen worden verstrekt en aan welke voorwaarden deze moeten voldoen.

§ 5. Elk overeenkomstig deze Afdeling gevormd beperkingsfonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.

§ 6. Een fonds dat is gevormd door een van de personen, genoemd in artikel 4.72, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 4.72, § 4 dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle in in artikel 4.72, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 4.72, § 4 genoemde personen.

§ 7. Schuldeisers die vorderingen hebben tegen personen die aansprakelijk zijn met betrekking tot meer dan één schip kunnen deze in elke beperkingsprocedure aangeven voor het volledige bedrag.

§ 8. Vorderingen die niet vatbaar zijn voor beperking worden vervolgd onafhankelijk van de beperkingsprocedure.

#### *Artikel 4.77. Verzoekschrift tot opening van een beperkingsprocedure*

§ 1. De vordering tot opening van een beperkingsprocedure met fondsvorming wordt ingesteld door de neerlegging van een verzoekschrift gericht aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel.

§ 2. De territoriale bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank van koophandel wordt bepaald door artikel 627, 10° van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 3. Op het in § 1 bedoelde verzoekschrift is artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

Bovendien vermeldt het verzoekschrift:

1° de nationaliteit en de naam van het schip;

2° het schadeverwekkend voorval, met vermelding van datum en plaats;

3° het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals de verzoeker het heeft geraamd; en

4° de wijze waarop de verzoeker voornemens is het beperkingsfonds te vormen, met name in speciën of door het verstrekken van een garantie.

§ 4. Bij het verzoekschrift worden gevoegd:

1° de door de verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij de beperking van zijn aansprakelijkheid wenst in te roepen, met vermelding, zo mogelijk, van eenieders woonplaats, alsook van het definitief of voorlopig bedrag en van de aard van elke schuldvordering;



2° alle stukken tot staving van de berekening van het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.

§ 5. In één verzoekschrift kan de opening van een beperkingsprocedure voor meer dan één fonds worden gevorderd.

De opening van door verschillende Onderafdelingen geregelde beperkingsfondsen kan echter niet in hetzelfde verzoekschrift worden gevorderd.

#### *Artikel 4.78. Dossier ter griffie*

Voor elk beperkingsfonds wordt ter griffie een dossier gehouden waarin minstens worden opgenomen:

1° een voor eensluidend verklaard afschrift van de beschikkingen van de voorzitter en van de vonnissen gewezen op bezwaar;

2° een voor eensluidend verklaard afschrift van de bekendmakingen bedoeld in artikel 4.82, § 3 en van de brieven bedoeld in artikel 4.82, § 4;

3° een overzichtstabel van de ingediende schuldvorderingen, die wordt opgemaakt onder de verantwoordelijkheid van de griffier; en

4° de adviezen van de vereffenaar.

Elke belanghebbende kan kosteloos inzage nemen van het dossier en er, mits hij de griffierechten betaalt, een afschrift van ontvangen.

#### *Artikel 4.79. Openingsbeschikking*

§ 1. Op voorwaarde dat het aangeboden beperkingsfonds en de wijze waarop het wordt gesteld in overeenstemming zijn met de wet en in het bijzonder met artikel 4.76, § 3 en 4, verleent de voorzitter van de rechtbank van koophandel een beschikking waarbij de beperkingsprocedure met fondsvorming wordt geopend.

Wanneer niet aan de in het vorige lid bepaalde voorwaarden is voldaan, kan de voorzitter de verzoeker machtigen om het fonds te vormen voor een ander bedrag of op een andere wijze.

§ 2. De openingsbeschikking bepaalt op welke wijze het beperkingsfonds kan worden gevormd en vermeldt de termijn waarbinnen de storting moet worden gedaan respectievelijk de garantie moet worden verstrekt.

De in het eerste lid bedoelde termijn bedraagt ten hoogste één maand:

1° vanaf de mededeling door de vereffenaar van de rekening waarop moet worden gestort; hetzij

2° vanaf de datum van de beschikking, ingeval een garantie moet worden verstrekt. Wanneer de storting niet tijdig gedaan is of de garantie niet tijdig is verstrekt, vervalt de openingsbeschikking.

§ 3. In de openingsbeschikking wordt een vereffenaar van het fonds aangesteld.

§ 4. De openingsbeschikking bepaalt de door de verzoeker aan de vereffenaar te betalen provisie voor de kosten van de beperkingsprocedure. De betaling moet gebeuren binnen de termijn bedoeld in § 2.

#### *Artikel 4.80. Vereffenaars*

§ 1. De vereffenaars van een beperkingsfonds worden gekozen uit de advocaten ingeschreven op een lijst bijgehouden door de algemene vergadering van de territoriaal bevoegde rechtbank van koophandel. Deze advocaten moeten een bijzondere opleiding hebben genoten en waarborgen inzake bekwaamheid op het gebied van het scheepvaartrecht bieden. Op advies van de Commissie Maritiem Recht regelt de Koning nader de procedure van voordracht van de kandidaten en desgevallend de opleidings- en bekwaamheidsvereisten.

§ 2. Tegen elke beslissing waarbij de inschrijving op de lijst van vereffenaars wordt geweigerd of waarbij een inschrijving wordt weggelaten, kan hoger beroep worden ingesteld voor het hof van beroep. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt. De termijn van hoger beroep is één maand te rekenen van de dag van de kennisgeving van de beslissing. In voorkomend geval beveelt het hof de inschrijving op de lijst.

§ 3. Een persoon die op de lijst staat, kan op eigen verzoek door de algemene vergadering van de rechtbank van koophandel van de lijst worden weggelaten. De algemene vergadering laat eveneens de personen weg die niet meer als advocaat zijn ingeschreven op het tableau van een Orde van Advocaten. Een persoon kan eveneens van de lijst worden weggelaten ter uitvoering van een vonnis dat is gewezen op dagvaarding door het openbaar ministerie. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt.

§ 4. Bij de inschrijving op de lijst leggen de vereffenaars ten overstaan van de voorzitter van de rechtbank de eed af in de volgende bewoordingen:

“Ik zweer getrouwheid aan de Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgische volk. Ik zweer mijn opdrachten in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te zullen vervullen.”; of

“Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du Peuple belge. Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité.”; of

“Ich schwöre Treue dem König, Gehorsam der Verfassung und den Gesetzen des belgischen Volkes. Ich schwöre den mir erteilten Aufträge auf Ehre und Gewissen, genau und ehrlich zu erfüllen.”

§ 5. De vereffenaar kan worden belast met de vereffening van meer dan één beperkingsfonds.

§ 6. De vereffenaar bevestigt dat hij zijn ambt in een bepaalde zaak aanvaardt door uiterlijk de vijfde werkdag volgend op de aanstelling ter griffie het proces-verbaal van aanstelling te ondertekenen.

De vereffenaar meldt elke vorm van tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid aan de voorzitter van de rechtbank. De voorzitter oordeelt of de gemelde tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid de uitvoering van de opdracht als vereffenaar verhindert.

§ 7. De rechtbank van koophandel kan te allen tijde de vereffenaar of één van hen vervangen of hun aantal vermeerderen of verminderen.

De vereffenaar van wie de vervanging wordt overwogen, wordt vooraf opgeroepen en gehoord in raadkamer. Het vonnis wordt uitgesproken in openbare terechtzitting.

Het vonnis waarbij de vervanging van een vereffenaar wordt uitgesproken, wordt door toedoen van de griffier te zijner kennis gebracht. Het wordt door toedoen van de griffier binnen vijf dagen na de dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad.

Indien de vereffenaar wordt vervangen op eigen verzoek, wordt dit uitdrukkelijk in de voornoemde bekendmaking vermeld.

§ 8. Het ereloon van de vereffenaar wordt door de voorzitter bepaald in de in artikel 4.88, § 4 bedoelde beschikking. Dit geschiedt met inachtneming van de aard en de complexiteit van de beperkingsprocedure. Het ereloon mag niet uitsluitend worden uitgedrukt in een procentuele vergoeding op basis van het bedrag van het beperkingsfonds.

#### *Artikel 4.81. Vorming van het beperkingsfonds*

§ 1. Ingeval het beperkingsfonds wordt gevormd in speciën, duidt de vereffenaar de instelling aan waarbij het geld wordt gestort. Deze storting geschiedt op naam van de vereffenaar qualitate qua. De interesten op de gestorte bedragen maken van het beperkingsfonds deel uit.

§ 2. Ingeval het beperkingsfonds wordt gevormd door het verstrekken van een garantie, geschiedt zulks in het voordeel van de vereffenaar qualitate qua.

#### *Artikel 4.82. Beschikbaarheidsbeschikking*

§ 1. Op verslag van de vereffenaar waarin wordt bevestigd dat de bedragen zijn gestort respectievelijk de garantie is verstrekt, en waarin wordt medegedeeld dat de kostenprovisie is betaald, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 2. Indien de vereffenaar de omrekening in euro door de fondssteller niet correct acht, maakt hij hiervan melding in zijn verslag. In dat geval kan de voorzitter bij beschikking de nodige aanpassingen bevelen en de termijn vaststellen waarbinnen deze moeten worden uitgevoerd. Op verslag van de vereffenaar waarin vervolgens wordt bevestigd dat de aanpassingen zijn uitgevoerd, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 3. De beschikking wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de vijf dagen na haar dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt:

1° in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

2° in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in het arrondissement waar de rechtbank zetelt;

3° indien nuttig, in een of meer buitenlandse op de scheepvaart gerichte publicaties;

4° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Het uittreksel vermeldt:

1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de verzoeker, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, plaats van geboorte en woonplaats;

2° de datum en het rolnummer van de beschikking en de voorzitter die de beschikking

heeft gewezen;

3° het bedrag van het beperkingsfonds;

4° de naam, de voornamen en het adres van de vereffenaar; en

5° de door de vereffenaar bepaalde termijn om aangifte van schuldvordering te doen; indien te verwachten valt dat buitenlandse schuldeisers aangifte zullen doen, bedraagt deze termijn minstens zes maanden.

§ 4. Bovendien zendt de vereffenaar binnen de vijf dagen na de dagtekening van de beschikking een ter post aangetekende brief aan de bekende schuldeisers. De brief bevat dezelfde gegevens als het uittreksel bedoeld in § 3 en vermeldt in welke editie van het Belgisch Staatsblad en in welke andere publicaties het uittreksel werd bekendgemaakt.

§ 5. Een eventueel faillissement, uitstel van betaling of gerechtelijke reorganisatie van de fondssteller heeft voor het fonds geen gevolgen.

#### *Artikel 4.83. Gronden voor niet-ontvankelijkheid*

§ 1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 4.76, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan om enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.

§ 2. Nadat een fonds is gevormd overeenkomstig artikel 4.76, moet elk schip of moeten andere eigendommen van een persoon ten bate van wie het fonds is gevormd, waarop in België beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde garantie worden vrijgegeven op bevel van de rechter.

§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn alleen van toepassing, indien de schuldeiser een vordering tegen het fonds kan indienen bij het gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.

§ 4. De in § 1 en 2 vermelde rechtsgevolgen treden slechts in op de datum van de beschikbaarheidsbeschikking.

#### *Artikel 4.84. Aangifte van schuldvorderingen*

§ 1. Uiterlijk op de door de vereffenaar bepaalde dag leggen de schuldeisers een aangifte van hun schuldvordering, samen met hun stavingstukken, neer ter griffie van de rechtbank van koophandel. Op verzoek levert de griffier een ontvangstbewijs af.

Elke aangifte vermeldt:

1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de schuldeiser, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, plaats van geboorte en woonplaats;

2° het bedrag en de oorzaken van de schuldvordering.

Zij wordt getekend door de schuldeiser of door diens advocaat.

Onder voorbehoud van de toepassing van internationale verdragen, bevat de aangifte van een schuldeiser die zijn woonplaats of zetel niet heeft in een Lidstaat van de Europese Unie, keuze van woonplaats in het rechtsgebied van de rechtbank waar de aangifte van schuldvordering moet gebeuren. Heeft hij geen woonplaats gekozen, dan kunnen alle

aan hem gerichte betekeningen en mededelingen worden gedaan ter griffie van de rechtbank.

§ 2. Indien de schuldeiser zijn schuldvordering, behalve tegen de fondssteller, ook tegen één of meer andere schuldenaars kan instellen, dient hij de vereffenaar op de hoogte te houden van de stappen die hij tegen deze medeschuldenaars onderneemt en van de betalingen die hij van deze medeschuldenaars bekomt.

§ 3. De aangifte van schuldvordering stuit de verjaring, ook wanneer later wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat. De verjaring begint slechts opnieuw te lopen vanaf de sluiting van het fonds.

§ 4. Vanaf de beschikbaarheidsbeschikking houden de interesten op de gevorderde bedragen op te lopen.

§ 5. De bekende of onbekende schuldeisers die in gebreke blijven hun schuldvorderingen aan te geven, komen niet voor de verdeling in aanmerking. Zij kunnen hun vordering echter aangeven zolang het fonds niet volledig is verdeeld. Laattijdige aangiftes hebben geen invloed op reeds uitgevoerde of definitief besliste verdelingen. De schuldeisers die hun vordering laattijdig aangeven, kunnen het recht op aansprakelijkheidsbeperking en de berekening van het beperkingsbedrag niet meer betwisten en hebben slechts recht op een uitkering berekend op het nog niet verdeelde deel van het fonds.

#### *Artikel 4.85. Verificatie van schuldvorderingen*

§ 1. Zodra mogelijk verifieert de vereffenaar de ingediende schuldvorderingen. Indien de schuldeiser zijn vordering niet kan steunen op een gerechtelijke of arbitrale uitspraak, beoordeelt de vereffenaar de gegrondheid van de vordering zelf. De vereffenaar kan met de schuldeisers en de schuldenaren in overleg treden en is bevoegd van hen, binnen de termijn die hij bepaalt, de overlegging van ontbrekende of andere relevante stukken te vorderen.

§ 2. De vereffenaar stelt betreffende de ingediende schuldvorderingen een advies op waarin de ingediende schuldvorderingen worden aanvaard dan wel verworpen en dat, wanneer daartoe aanleiding bestaat, tevens een ontwerp van verdeling inhoudt. Hij legt dit advies neer ter griffie, en deelt het terzelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht gevormd te zijn. Alle voornoemde partijen beschikken te rekenen vanaf de datum van het advies over een termijn van één maand om hun eventuele bezwaren ter griffie neer te leggen en terzelfdertijd aan de vereffenaar mee te delen.

§ 3. De vereffenaar verwijst de ingediende bezwaren naar de rechtbank van koophandel, die ze ten gronde beoordeelt. De aldus gevatte rechtbank is steeds bevoegd om over de gegrondheid en de omvang van de ingediende schuldvorderingen te oordelen.

§ 4. Indien binnen de termijn geen bezwaren worden ingediend, wordt het advies van de vereffenaar definitief en bindend en zijn de aanvaarde vorderingen, ook ten overstaan van andere rechtbanken als gegrond beschouwd.

§ 5. De vereffenaar kan over bepaalde aangelegenheden een tussentijds advies of een deeladvies uitbrengen. De paragrafen 2 tot 4 zijn van overeenkomstige toepassing.

#### *Artikel 4.86. Betwisting van veroordelingen ten gronde*

§ 1. Indien de schuldeiser beschikt over een in kracht van gewijsde getreden Belgische of buitenlandse veroordeling van de fondssteller of een andere persoon door wie het beperkingsfonds wordt geacht gevormd te zijn, staan de gegrondheid en de omvang van de toegekende vordering vast, ook ten opzichte van de vereffenaar en de schuldeisers of andere personen die in deze procedure geen partij waren.

In afwijking van het eerste lid, kan de veroordeling door de vereffenaar of de schuldeisers of andere personen die in de procedure geen partij waren wel nog worden betwist indien wordt aangetoond:

1° dat de schuldenaar met de schuldeiser bedrieglijk heeft samengewerkt, om deze laatste een ongeoorloofd voordeel te verschaffen; of

2° dat de schuldenaar de procedure heeft gevoerd op een ernstig nalatige wijze.

§ 2. Paragraaf 1 geldt onverminderd de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het derdenverzet en artikel 25 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht.

#### *Artikel 4.87. Verdeling van het beperkingsfonds*

§ 1. Behoudens de artikelen 4.69, § 1 en 4.70 en de desgevallend toepasselijke voorrang van vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen en bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, wordt het beperkingsfonds verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.

§ 2. De betaling aan elke schuldeiser van het deel van het beperkingsfonds dat hem toekomt, doet zijn schuldvordering uitdoven.

§ 3. De vereffenaar kan tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen verrichten.

§ 4. De verdeelde bedragen zijn vrij overdraagbaar.

§ 5. Indien voor de verdeling van het fonds de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, wordt deze persoon gesubrogeerd tot het bedrag dat hij heeft betaald in de rechten, die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van deze Onderafdeling zou hebben gehad.

§ 6. Het recht van subrogatie, bedoeld in § 5, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding, dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wet.

§ 7. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoonst dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald voor de verdeling

van het fonds, ingevolge § 5 en 6 bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan de rechter bevelen dat voorlopig een bedrag terzijde wordt gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op een later tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

§ 8. Ingeval de aansprakelijke persoon een definitief gegrond bevonden tegenvordering heeft, vindt verrekening plaats en is de uitkering aan de betrokken schuldeiser beperkt tot het saldo.

§ 9. Ingeval de schuldeiser reeds gedeeltelijk werd betaald buiten de beperkingsprocedure om, wordt de uitkering uit het beperkingsfonds beperkt tot het saldo.

#### *Artikel 4.88. Sluiting van het beperkingsfonds*

§ 1. Nadat alle schuldvorderingen werden vereffend, komt het eventuele saldo van het fonds toe aan degene die het fonds heeft gevormd of aan degene die in diens plaats daarop rechten kan laten gelden.

§ 2. Indien wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat of het beperkingsfonds niet meer voldoet aan de vereisten, blijft het reeds gevormde fonds desalniettemin bestaan en wordt het alsnog in het raam van de beperkingsprocedure verdeeld. De vereffenaar verzoekt de voorzitter om toelating om daartoe over te gaan, en beoordeelt de aangegeven vorderingen vervolgens op dezelfde wijze en volgens dezelfde procedure alsof het recht op aansprakelijkheidsbeperking niet verloren was gegaan respectievelijk het beperkingsfonds nog steeds aan de vereisten voldeed. Indien het fonds werd gevormd door het verstrekken van een garantie, wordt deze garantie van rechtswege en ongeacht haar bewoordingen opeisbaar in het voordeel van de vereffenaar. De schuldeisers zijn gerechtigd om zich onmiddellijk garanties te verschaffen ten aanzien van de goederen van personen door of namens wie het fonds werd gevormd, en om hun vorderingen voor het saldo van hun aanvaarde vorderingen ten uitvoer te leggen ten aanzien van de goederen van de aansprakelijke persoon. De fondssteller kan zich niet langer op de in artikel 4.83 bepaalde rechtsgevolgen beroepen.

§ 3. Indien § 2 geen toepassing vindt en het beperkingsfonds, om welke reden ook, wordt ontbonden, herwinnen de schuldeisers alle rechten en uitvoeringsmogelijkheden waarover zij beschikten vóór de fondsvorming.

§ 4. Na volledige verdeling van het fonds, of indien het fonds op enige andere wijze wordt ontbonden, stelt de vereffenaar een eindadvies op. Hij legt het neer ter griffie en deelt het tezelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd.

De schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die zich die worden geacht het fonds te hebben gevormd, kunnen tegen dit eindadvies bezwaar indienen binnen de termijn en op de wijze bepaald in artikel 4.90. De bezwaren worden behandeld overeenkomstig hetzelfde artikel.

Op verslag van de vereffenaar waarin wordt medegedeeld dat tegen het eindadvies geen bezwaar werd ingediend of dat over de bezwaren daartegen definitief is geoordeeld, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gesloten.

#### *Artikel 4.89. Bijkomende garantie*

Wanneer in de loop van de vereffeningprocedure blijkt dat de verstrekte garantie voor de betaling van de wettelijke interesten ontoereikend zal zijn, kan de vereffenaar of iedere schuldeiser bij verzoekschrift gericht aan de voorzitter die de openingsbeschikking heeft gegeven vorderen dat de verstrekking van een bijkomende garantie wordt opgelegd.

De beschikking vermeldt de termijn waarbinnen de bijkomende garantie moet worden verstrekt. De griffier brengt de beschikking bij gerechtsbrief ter kennis van de fondssteller.

Wanneer de bijkomende garantie niet tijdig wordt verstrekt, wordt toepassing gemaakt van artikel 4.88, § 2.

#### *Artikel 4.90. Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen*

§ 1. De beschikkingen van de voorzitter brengen geen nadeel toe aan de zaak zelf. Zij zijn uitvoerbaar bij voorraad.

§ 2. Tegen de beschikkingen van de voorzitter kan uitsluitend bezwaar worden ingediend op de wijze bepaald in de hieronder volgende paragrafen.

§ 3. Het bezwaar tegen de openingsbeschikking en de beschikbaarheidsbeschikking wordt gebracht voor de rechtbank van koophandel waarvan de voorzitter de beschikking gewezen heeft. Het bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de in artikel 4.82, § 3 voorgeschreven bekendmaking in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

Het bezwaar wordt ingediend door de neerlegging van een verzoekschrift ter griffie.

Het verzoekschrift wordt door de griffie bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de vereffenaar, de bekende schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht te zijn gevormd.

Het bezwaar is van rechtswege gericht tegen zowel de openingsbeschikking als de beschikbaarheidsbeschikking.

Het bezwaar wordt ingeleid op de eerstvolgende zitting van de rechtbank.

Na afloop van de in het eerste lid bepaalde termijn, worden alle bezwaren door de rechtbank gevoegd.

De rechtbank van koophandel oordeelt ten gronde over alle betwistingen betreffende de vorming van het beperkingsfonds, zonder daarbij gebonden te zijn door de beschikkingen van de voorzitter.

Zij kan beslissen:

1° dat het beperkingsfonds op rechtsgeldige wijze werd gevormd; of

2° dat het beperkingsfonds niet mag worden gevormd of dat het wordt ontbonden; of

3° dat het bedrag van het beperkingsfonds of de wijze waarop het werd gevormd moeten worden aangepast.

In het geval bedoeld in het achtste lid, 3°, bepaalt de rechtbank de termijn waarbinnen de aanpassing moet worden uitgevoerd. Het vonnis wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de vijf dagen na zijn dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in:

1° in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

2° in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in het arrondissement waar de rechtbank zetelt;

3° indien nuttig, in een of meer buitenlandse op de scheepvaart gerichte publicaties;



4° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze. Wanneer de aanpassing niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt toepassing gemaakt van artikel 4.58, § 2.

Hangende de bezwaarprocedure blijven de in artikel 4.83 bepaalde rechtsgevolgen van de fondsvorming gelden en kunnen in voorkomend geval tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen worden verricht.

§ 4. Het bezwaar tegen andere beschikkingen van de voorzitter inzake een beperkingsfonds dan deze bedoeld in § 3, zoals deze bedoeld in artikel 4.89, wordt eveneens voor de rechtbank van koophandel gebracht. Dit bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de datum van de beschikking. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek. De rechtbank van koophandel oordeelt ten gronde, zonder door de beschikkingen van de voorzitter gebonden te zijn.

§ 5. Het vonnis van de rechtbank op bezwaar tegen beschikkingen van de voorzitter betreffende het beperkingsfonds heeft gezag van gewijsde jegens eenieder.

### *Afdeling 3 – Verontreiniging*

#### **Onderafdeling A – Verontreiniging door olieschepen**

##### *Artikel 4.91. Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Onderafdeling wordt verstaan onder:

1° "CLC-Verdrag": het Internationaal Verdrag van Brussel van 29 november 1969 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade, en de Bijlage, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 27 november 1992 en door de latere wijzigingen van deze akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;

2° "Fonds-Verdrag": het Internationaal Verdrag van Brussel van 18 december 1971 tot oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 27 november 1992 en door de latere wijzigingen van deze akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;

3° "Fonds-Protocol 2003": het Protocol van Londen van 19 mei 2003 bij het Internationaal Verdrag tot oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, 1992, zoals gewijzigd door de latere wijzigingen van deze akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;

4° "schip": alle zeeschepen en zeegaande vaartuigen, van welk type ook, gebouwd of aangepast voor het vervoer van olie in bulk als lading, met dien verstande dat een schip dat olie en andere soorten lading kan vervoeren alleen als een schip wordt beschouwd, wanneer het daadwerkelijk olie in bulk als lading vervoert en tijdens iedere reis na een zodanig vervoer, tenzij wordt aangetoond dat het geen residuen van zulk vervoer van olie in bulk aan boord heeft.

5° "persoon": iedere natuurlijke persoon alsmede iedere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke rechtspersoon, hieronder begrepen een Staat of zijn staatsrechtelijke onderdelen;

6° "eigenaar": de persoon of personen die als eigenaar van het schip zijn geregistreerd of, indien er geen registratie heeft plaatsgehad, de persoon of personen, die het schip in

eigendom hebben; indien evenwel een schip eigendom is van een Staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die Staat is geregistreerd als de exploitant van het schip, betekent “eigenaar” een zodanige maatschappij;

7° “olie”: alle persistente uit koolwaterstoffen bestaande minerale oliën, zoals ruwe olie, stookolie, zware dieselolie en smeerolie, vervoerd aan boord van een schip als lading of in de bunkers van het schip;

8° “verontreinigingsschade”:

a) verlies of schade buiten het schip veroorzaakt door bezoedeling ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van olie uit het schip, waar zulk ontsnappen of doen wegvloeien ook mag plaatsvinden, met dien verstande dat vergoeding voor andere schade aan het milieu dan winstderving ten gevolge van deze schade wordt beperkt tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk worden ondernomen of zullen worden ondernomen;

b) de kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen;

9° “preventieve maatregelen”: alle na een voorval door een persoon genomen redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van verontreinigingsschade;

10° “voorval”: elk feit of elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor verontreinigingsschade wordt veroorzaakt of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat zulk een schade zal worden veroorzaakt;

11° “rekeneenheid”: het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds;

12° “tonnage”: hetzij de bruto-tonnage van het schip berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting, vervat in Bijlage I bij het Internationaal Verdrag van Londen van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen, hetzij, ingeval voornoemd Verdrag niet op het schip van toepassing is, de bruto-tonnage welke blijkt uit een nationale meetbrief;

13° “Internationaal Olieverontreinigingsfonds”: het Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, opgericht bij artikel 2 van het Fonds-Verdrag;

14° “Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds”: het Internationaal Bijkomend Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, opgericht bij artikel 2 van het Fonds-Protocol 2003.

#### *Artikel 4.92. Uitlegging*

Deze Onderafdeling wordt, naargelang het geval, uitgelegd in overeenstemming met het CLC-Verdrag, het Fonds-Verdrag en het Fonds-Protocol 2003.

#### *Artikel 4.93. Rechtsmacht en bevoegdheid*

§ 1. Indien een voorval verontreinigingsschade heeft veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van verontreinigingsschade in één van die gebieden, kunnen vorderingen tot schadevergoeding uitsluitend worden ingesteld bij de Belgische rechtbanken.

§ 2. Wanneer ingevolge eenzelfde voorval verontreinigingsschade is veroorzaakt gedeeltelijk op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of

binnen de Belgische exclusieve economische zone, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de exclusieve economische zone van die Staat, zijn de Belgische rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat veroorzaakte verontreinigingsschade op voorwaarde dat:

1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij een Belgische rechtbank overeenkomstig artikel 3 is gevormd; en

2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat, of afstand van deze vordering doet.

§ 3. Nadat het fonds overeenkomstig artikel 4.98 is gevormd, is de rechter waar het fonds wordt gevormd bij uitsluiting bevoegd te beslissen in alle aangelegenheden betreffende de toedeling en verdeling van het fonds.

§ 4. Uitsluitend de rechtbank van koophandel te Antwerpen neemt kennis van:

1° de in § 1 en 2 bedoelde vorderingen;

2° vorderingen tot vergoeding van verontreinigingsschade tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds op grond van artikel 4 van het Fonds-Verdrag en tegen het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds op grond van artikel 4 van het Fonds-Protocol;

3° vorderingen van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds met het oog op de betaling van de bijdragen die moeten gestort worden door de personen bedoeld in artikel [...].

Een vordering tot vergoeding van verontreinigingsschade tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds wordt beschouwd als een vordering ingesteld door dezelfde eiser tegen het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds.

#### *Artikel 4.94. Erkenning en tenuitvoerlegging*

§ 1. Beslissingen van een uit hoofde van artikel IX van het CLC-Verdrag bevoegde rechter die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waarin zij zijn gegeven en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend, tenzij:

1° de beslissing is verkregen door bedrog; of

2° de verweerder niet binnen een redelijke termijn is verwittigd en niet behoorlijk in de gelegenheid is gesteld zijn zaak uiteen te zetten.

§ 2. Een beslissing die ingevolge § 1 is erkend, is vatbaar voor tenuitvoerlegging, zodra de desbetreffende formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een hernieuwd onderzoek naar de grond van de zaak.

§ 3. Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht worden rechterlijke beslissingen uit Staten die niet door het CLC-Verdrag zijn gebonden, welke betrekking hebben op de vergoeding van verontreinigingsschade op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, in België niet erkend of uitvoerbaar verklaard.

#### *Artikel 4.95. Internationale en materiële toepassing*

§ 1. Deze Onderafdeling is uitsluitend van toepassing op:

1° verontreinigingsschade veroorzaakt:

a) op het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen van België of, in het geval bedoeld in artikel 4.93, § 2, van een andere Staat die Partij is bij het CLC-Verdrag of het Fonds-Verdrag; en

b) in de Belgische exclusieve economische zone van België of, in het geval bedoeld in artikel 4.93, § 2, van een andere Staat die Partij is bij het CLC-Verdrag of in het Fonds-Verdrag of in een andere door die Staat overeenkomstig artikel 11, a), ii) van het CLC-Verdrag dan wel artikel 3 (a) (ii) van het Fonds-Verdrag vastgesteld gebied;

2° preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of ter beperking van zodanige schade.

§ 2. Behoudens het bepaalde in het tweede lid, is deze Onderafdeling niet van toepassing op oorlogsschepen en andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat die in de betrokken periode uitsluitend werden gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden, tenzij in de mate dat de betrokken Staat op het schip het CLC-Verdrag van toepassing heeft verklaard en deze beslissing vooraf behoorlijk bekendgemaakt werd.

Ten aanzien van schepen die eigendom zijn van een Staat bij het CLC-Verdrag en die gebruikt worden voor handelsdoeleinden kan elke Staat in rechte worden aangesproken voor de in artikel 4.93, § 4 bedoelde rechtbank, en doet deze afstand van elk verweer waarop hij zich in zijn hoedanigheid van soevereine Staat zou kunnen beroepen.

#### *Artikel 4.96. Aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*

§ 1. De eigenaar van het schip op het tijdstip van het voorval, of, zo het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten, op het tijdstip van het eerste feit, is, behoudens het bepaalde in § 2 en 3, aansprakelijk voor door het schip als gevolg van het voorval veroorzaakte verontreinigingsschade.

§ 2. De eigenaar is niet aansprakelijk voor verontreinigingsschade indien hij bewijst dat deze schade:

1° het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard; of

2° geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van een derde, met de bedoeling schade te veroorzaken; of

3° geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die functie.

§ 3. Indien de eigenaar bewijst dat de verontreinigingsschade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met de bedoeling de schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon, kan de eigenaar geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon worden ontheven.

§ 4. Geen vordering tot vergoeding van verontreinigingsschade kan tegen de eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met deze Onderafdeling.

Onverminderd § 5 kan noch op grond van deze Onderafdeling, noch op enige andere grond, een vordering tot vergoeding van verontreinigingsschade worden ingesteld tegen:

- 1° de ondergeschikten of lasthebbers van de eigenaar of de bemanningsleden;
- 2° de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het schip verricht;
- 3° een bevrachter (hoe ook omschreven, met inbegrip van een rompbefrachter), beheerder of exploitant van het schip;
- 4° personen die met instemming van de eigenaar of in opdracht van een bevoegde overheidsinstantie bergingswerkzaamheden verrichten;
- 5° personen die preventieve maatregelen nemen;
- 6° alle ondergeschikten of lasthebbers van personen genoemd onder het 3°, 4° en 5°, tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 5. Geen bepaling in deze Onderafdeling doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van de eigenaar tegenover derden.

#### *Artikel 4.97. Voorvallen waarbij twee of meer schepen zijn betrokken*

Wanneer zich een voorval voordoet waarbij twee of meer schepen zijn betrokken en er ten gevolge daarvan verontreinigingsschade is ontstaan, zijn de scheepseigenaars van alle betrokken schepen, tenzij zij ingevolge artikel 4.96 van aansprakelijkheid zijn ontheven, hoofdelijk en ondeelbaar aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijze niet te scheiden is.

#### *Artikel 4.98. Beperking van aansprakelijkheid*

§ 1. De eigenaar van een schip kan zijn aansprakelijkheid uit hoofde van deze Onderafdeling per voorval beperken tot een totaal bedrag dat als volgt wordt berekend:

- 1° 4.510.000 rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 5.000;
- 2° voor een schip met een grotere tonnage, voor elke toename van de tonnage met één, 631 rekeneenheden boven het onder het 1° genoemde bedrag;

met dien verstande evenwel dat dit bedrag in geen geval in totaal 89.770.000 rekeneenheden te boven kan gaan.

§ 2. De eigenaar is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid uit hoofde van deze Onderafdeling te beperken indien wordt bewezen dat de verontreinigingsschade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 3. Ten einde zich op de in § 1 bedoelde beperking te kunnen beroepen, moet de eigenaar bij de rechtbank waar op grond van artikel 4.93 een vordering werd of kan worden gebracht, een fonds vormen tot een bedrag gelijk aan het maximum van zijn aansprakelijkheid. Het fonds kan worden gevormd door het storten van een geldsom of door het stellen van een bankgarantie of andere financiële zekerheid die aanvaardbaar is en door de rechtbank voldoende wordt geacht.

§ 4. Het fonds wordt verdeeld tussen de schuldeisers naar verhouding van het bedrag van hun erkende vorderingen.

§ 5. Indien de eigenaar of één van zijn aangestelden of lasthebbers, of een persoon die hem een verzekering of andere financiële zekerheid heeft verschaft, vóór de verdeling van het fonds in verband met het voorval een vergoeding heeft betaald, treedt deze persoon tot beloop van het door hem betaalde bedrag bij wege van subrogatie in de rechten die de door hen schadeloos gestelde persoon onder deze Onderafdeling zou hebben gehad.

§ 6. Het in § 5 bedoelde recht van subrogatie kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot enige vergoeding voor verontreinigingsschade die zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover een zodanige subrogatie volgens de toepasselijke nationale wetgeving geoorloofd is.

§ 7. Wanneer de eigenaar of enig ander persoon bewijst dat hij op een later tijdstip gedwongen zou kunnen worden om geheel of gedeeltelijk een bedrag aan schadevergoeding te betalen waarvoor hij, indien deze vergoeding zou zijn betaald vóór de verdeling van het fonds, ingevolge § 5 of 6 tot subrogatie zou gerechtigd zijn, dan kan de rechter bevelen dat voorlopig een bedrag wordt terzijde gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op dat latere tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

§ 8. Vorderingen die betrekking hebben op door de eigenaar vrijwillig en binnen de grenzen der redelijkheid gedane uitgaven en gebrachte offers ter voorkoming of beperking van de verontreiniging staan in rang gelijk met andere vorderingen op het fonds.

§ 9. De in § 1 genoemde bedragen worden omgerekend in de in België wettelijk gangbare munt volgens de waarde van die munteenheid ten opzichte van het bijzondere trekkingsrecht op de datum van de vorming van het in § 3 bedoelde fonds. De waarde van de gangbare munt, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

§ 10. De verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt heeft het recht tot het vormen van een fonds in overeenstemming met dit artikel op dezelfde voorwaarden en met dezelfde rechtsgevolgen als ware het door de eigenaar gevormd. Een zodanig fonds kan zelfs worden gevormd indien, ingevolge § 2, de eigenaar niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, maar de vorming daarvan laat dan de rechten van de schuldeisers tegenover de eigenaar onverlet.

§ 11. Behoudens de in deze Onderafdeling bepaalde afwijkingen, zijn de artikelen 4.45 tot 4.59 van toepassing op de vorming, de vereffening en de verdeling van het overeenkomstig § 3 gevormde fonds.

#### *Artikel 4.100. Gronden voor niet-ontvankelijkheid*

§ 1. Indien na een voorval de eigenaar krachtens artikel 4.98 een fonds heeft gevormd en gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken,

1° kan een persoon die uit dat voorval een vordering wegens verontreinigingsschade heeft, ter zake van die vordering geen rechten doen gelden op andere goederen van die eigenaar;

2° kan de rechter de opheffing bevelen van het beslag op het schip of op het ander goed van de eigenaar ter zake van een vordering tot vergoeding van verontreinigingsschade voortvloeiend uit dat voorval en op overeenkomstige wijze handelen ten aanzien van borgstelling of andere ter voorkoming van een zodanig beslag gestelde zekerheid.

§ 2. Paragraaf 1 is evenwel alleen van toepassing indien de schuldeiser toegang heeft tot de rechtbank die het fonds beheert en het fonds tot voldoening van zijn vordering werkelijk beschikbaar is.

#### *Artikel 4.102. Rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar*

Vorderingen tot vergoeding van verontreinigingsschade kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die ter dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar wegens verontreinigingsschade financiële zekerheid stelt. In dat geval kan de verweerder, zelfs indien de eigenaar overeenkomstig artikel 4.98, § 2 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zich op de in artikel 4.98, § 1 omschreven beperking van aansprakelijkheid beroepen. Hij mag zich voorts beroepen op de verweermiddelen (het faillissement en de vereffening uitgezonderd) waarop de eigenaar zelf gerechtigd was zich te beroepen. Voorts kan de verweerder een beroep doen op het verweer dat de verontreinigingsschade het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de eigenaar zelf, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat hij zou hebben kunnen aanvoeren in een door de eigenaar tegen hem aanhangig gemaakt rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht te vorderen dat de eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

#### *Artikel 4.103. Verjaring*

Het recht op schadevergoeding krachtens deze Onderafdeling vervalt wanneer niet binnen drie jaar vanaf de datum waarop de schade is ontstaan een rechtsvordering is ingesteld. In geen geval kan echter een rechtsvordering worden ingesteld nadat zes jaar zijn verstreken vanaf de datum van het voorval dat de schade heeft veroorzaakt. Wanneer het voorval bestaat in een opeenvolging van feiten, loopt de termijn van zes jaar vanaf de datum van het eerste feit.

#### *Artikel 4.104. Toepassing van het Fonds-Verdrag en het Fonds-Protocol 2003*

De vergoeding van olieverontreinigingschade wordt mede beheerst door het Fonds-Verdrag en het Fonds-Protocol 2003.

#### *Artikel 4.105. Rechtspersoonlijkheid van de Internationale Olieverontreinigingsfondsen*

Het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds worden als rechtspersoon erkend.

De beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds is de wettige vertegenwoordiger ervan in België. De beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds is de wettige vertegenwoordiger ervan in België.

*Artikel 4.106. Tussenkomst van de Internationale Olieverontreinigingsfondsen*

Het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds kunnen optreden als tussenkomende partij in elke procedure tot vergoeding van verontreinigingsschade die voor de rechtbank van koophandel te Antwerpen tegen een eigenaar of zijn garant wordt gevoerd in overeenstemming met artikel 4.93.

Wanneer overeenkomstig artikel 4.93 tegen een eigenaar of zijn garant voor de rechtbank van koophandel te Antwerpen een vordering tot vergoeding wordt ingesteld, kan elke procespartij deze vordering, bij een ter post aangetekend schrijven met ontvangstbewijs, ter kennis van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds brengen.

*Artikel 4.107. Subrogatie en verhaal*

Het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds treden, ieder wat hem betreft, voor elk bedrag aan vergoeding dat zij op grond van artikel 4 van het Fonds-Verdrag en artikel 4 van het Fonds-Protocol 2003 hebben betaald, bij wege van subrogatie in de rechten die de persoon wiens verontreinigingsschade is vergoed, zou hebben kunnen doen gelden ten aanzien van de eigenaar of zijn garant.

Het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds verwerft bij subrogatie de rechten die de vergoede persoon heeft tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds.

Onverminderd andere eventuele rechten van subrogatie of verhaal tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds of het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds, treedt elke openbare dienst behorend tot de federale Regering of de Regeringen van de Gewesten of Gemeenschappen die vergoedingen voor verontreinigingsschade betaald heeft, in de rechten die de vergoede persoon zou hebben gehad krachtens het Fonds-Verdrag en het Fonds-Protocol 2003.

**Onderafdeling B – Verontreiniging door bunkerolie**

*Artikel 4.108. Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Afdeling wordt verstaan onder:

- 1° “Bunkerolieverdrag”: het Internationaal Verdrag van Londen van 23 maart 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreinigingsschade door bunkerolie, zoals gewijzigd door de latere wijzigingen van deze akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;
- 2° “CLC-Verdrag”: het Verdrag bedoeld in artikel 4.91, 1°;
- 3° “LLMC-Verdrag”: het Verdrag bedoeld in artikel 4.29, § 1, 1°;
- 4° “schip”: alle zeeschepen en zeegaande vaartuigen, van welk type ook;



5° “persoon”: iedere natuurlijke persoon alsmede iedere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke rechtspersoon, hieronder begrepen een Staat of zijn staatsrechtelijke onderdelen;

6° “scheepseigenaar”: de eigenaar, hieronder begrepen de geregistreerde eigenaar, rompbevrachter, beheerder en degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd;

7° “geregistreerde eigenaar”: de persoon of personen die als eigenaar van het schip zijn geregistreerd of, indien er geen registratie heeft plaatsgevonden, de persoon of personen die het schip in eigendom hebben; indien evenwel een schip eigendom is van een Staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die Staat geregistreerd staat als de exploitant van het schip, betekent “geregistreerde eigenaar” een zodanige maatschappij;

8° “bunkerolie”: alle uit koolwaterstoffen bestaande minerale oliën, hieronder begrepen smeerolie, die gebruikt worden of bedoeld zijn om gebruikt te worden voor de exploitatie of de aandrijving van het schip, alsmede alle residuen daarvan;

9° “preventieve maatregelen”: alle na een voorval door een persoon genomen redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van verontreinigingsschade;

10° “voorval”: elk feit of elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor verontreinigingsschade wordt veroorzaakt of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat zulk een schade zal worden veroorzaakt;

11° “verontreinigingsschade”:

a) verlies of schade buiten het schip veroorzaakt door bezoedeling ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van bunkerolie uit het schip, waar zulk ontsnappen of doen wegvloeien ook mag plaatsvinden, met dien verstande dat vergoeding voor andere schade aan het milieu dan winstderving ten gevolge van deze schade wordt beperkt tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk worden ondernomen of zullen worden ondernomen; en

b) de kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen.

#### *Artikel 4.109. Uitlegging*

Deze Afdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met het Bunkerolieverdrag.

#### *Artikel 4.110. Rechtsmacht en bevoegdheid*

§ 1. Indien een voorval verontreinigingsschade heeft veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van verontreinigingsschade in één van die gebieden, kunnen vorderingen tot schadevergoeding tegen de scheepseigenaar, de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt voor de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar uitsluitend worden ingesteld bij de Belgische rechtbanken.

§ 2. Wanneer ingevolge eenzelfde voorval verontreinigingsschade is veroorzaakt gedeeltelijk op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de exclusieve economische zone van die Staat, zijn de in § 1 bedoelde rechtbanken bevoegd om kennis

te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat veroorzaakte verontreinigingsschade op voorwaarde dat:

1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij een Belgische rechtbank overeenkomstig artikel 3 is gevormd; en

2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat, of afstand van deze vordering doet.

§ 3. Uitsluitend de rechtbank van koophandel te Antwerpen neemt kennis van de in § 1 en 2 bedoelde vorderingen.

#### *Artikel 111. Erkenning en tenuitvoerlegging*

§ 1. Beslissingen van een uit hoofde van artikel 9 van het Bunkeroelieverdrag bevoegde rechter die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waarin zij zijn gegeven en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend, tenzij:

1° de beslissing is verkregen door bedrog; of

2° de verweerder niet binnen een redelijke termijn is verwittigd en niet behoorlijk in de gelegenheid is gesteld zijn zaak uiteen te zetten.

§ 2. Een beslissing die ingevolge § 1 is erkend, is vatbaar voor tenuitvoerlegging, zodra de desbetreffende formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een hernieuwd onderzoek naar de grond van de zaak.

§ 3. Wanneer ze door een gerecht van een andere lidstaat van de Europese Unie, met uitzondering van Denemarken, zijn gegeven, worden de beslissingen over zaken die onder het Bunkeroelieverdrag vallen, in België erkend en ten uitvoer gelegd overeenkomstig de toepasselijke interne communautaire regelgeving ter zake.

§ 4. Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht worden rechterlijke beslissingen uit Staten die niet door het Bunkeroelieverdrag zijn gebonden, welke betrekking hebben op de vergoeding van verontreinigingsschade op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, niet in België erkend of uitvoerbaar verklaard.

#### *Artikel 4.112. Internationale en materiële toepassing*

§ 1. Deze Onderafdeling is uitsluitend van toepassing op:

1° verontreinigingsschade veroorzaakt:

a) op het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van België of, in het geval bedoeld in artikel 4.110, § 2, van een andere Staat die Partij is bij het Bunkeroelieverdrag; en

b) in de exclusieve economische zone van België of, in het geval bedoeld in artikel 4.110, § 2, van een andere Staat die Partij is bij het Bunkeroelieverdrag of in een andere door die Staat overeenkomstig artikel 2 (a) (ii) van het Bunkeroelieverdrag vastgesteld gebied;

2° preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of ter beperking van zodanige schade.

§ 2. Deze Onderafdeling is niet van toepassing op verontreinigingsschade zoals omschreven in het CLC-Verdrag, ongeacht of ten aanzien van die schade ingevolge dat Verdrag wel of geen schadevergoeding verschuldigd is.

§ 3. Behoudens het bepaalde in het tweede lid, is deze Onderafdeling niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen en andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat die in de betrokken periode uitsluitend werden gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden, tenzij in de mate dat de betrokken Staat op het schip het Bunkerolieverdrag van toepassing heeft verklaard overeenkomstig artikel 4.3 van het Bunkerolieverdrag.

Ten aanzien van schepen die eigendom zijn van een Staat die Partij is bij het Bunkerolieverdrag en die gebruikt worden voor handelsdoeleinden kan elke Staat in rechte worden aangesproken voor de in artikel 4.110, § 3 bedoelde rechtbank, en doet deze afstand van elk verweer waarop hij zich in zijn hoedanigheid van soevereine Staat zou kunnen beroepen.

#### *Artikel 4.113. Aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*

§ 1. De scheepseigenaar op het tijdstip van het voorval is, behoudens het bepaalde in § 3 en 4, aansprakelijk voor verontreinigingsschade veroorzaakt door bunkerolie aan boord of afkomstig van het schip, met dien verstande dat, zo het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, de scheepseigenaar op het tijdstip van het eerste feit aansprakelijk is.

§ 2. Indien meer dan één persoon aansprakelijk is overeenkomstig § 1, zijn zij hoofdelijk en ondeelbaar aansprakelijk.

§ 3. De scheepseigenaar is niet aansprakelijk voor verontreinigingsschade, indien de scheepseigenaar bewijst dat:

1° de verontreinigingsschade het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard; of

2° de verontreinigingsschade geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van een derde, met de bedoeling schade te veroorzaken; of

3° de verontreinigingsschade geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die functie.

§ 4. Indien de scheepseigenaar bewijst dat de verontreinigingsschade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met de bedoeling de schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon, kan de scheepseigenaar geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon worden ontheven.

§ 5. Geen vordering tot vergoeding van verontreinigingsschade kan tegen de scheepseigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met deze Onderafdeling.

§ 6. Behoudens het bepaalde in § 7, kan geen vordering tot schadevergoeding, al dan niet op basis van deze Onderafdeling, worden ingesteld tegen:

1° de ondergeschikten of lasthebbers van de scheepseigenaar of de bemanningsleden;

2° de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het schip verricht;

3° elke persoon die met de instemming van de scheepseigenaar of in opdracht van een bevoegde openbare autoriteit bergingswerkzaamheden verricht;

4° elke persoon die preventieve maatregelen neemt; en

5° de ondergeschikten of lasthebbers van de onder 2°, 3° en 4° genoemde personen, tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 7. Geen bepaling van deze Onderafdeling doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van de scheepseigenaar dat onafhankelijk van deze Onderafdeling bestaat.

#### *Artikel 4.114. Voorvallen waarbij twee of meer schepen zijn betrokken*

Wanneer zich een voorval voordoet waarbij twee of meer schepen zijn betrokken en er ten gevolge daarvan verontreinigingsschade is ontstaan, zijn de scheepseigenaars van alle betrokken schepen, tenzij zij ingevolge artikel 4.113 van aansprakelijkheid zijn ontheven, hoofdelijk en ondeelbaar aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijze niet te scheiden is.

#### *Artikel 4.115. Beperking van de aansprakelijkheid*

Niets in deze Afdeling staat in de weg aan het recht van de scheepseigenaar en de persoon of personen die verzekeren of een andere financiële zekerheid stellen om de aansprakelijkheid te beperken uit hoofde van het LLMC-Verdrag.

#### *Artikel 4.116. Rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar*

Vorderingen tot vergoeding van verontreinigingsschade kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar wegens verontreinigingsschade financiële zekerheid stelt. In dat geval kan de verweerder zich beroepen op de verweermiddelen (anders dan het faillissement of de vereffening van de eigenaar) waarop de scheepseigenaar een beroep zou hebben kunnen doen, met inbegrip van beperking van de aansprakelijkheid krachtens artikel 4.115. Voorts kan de verweerder, zelfs indien de scheepseigenaar overeenkomstig artikel 4.115 niet gerechtigd is tot beperking van de aansprakelijkheid, de aansprakelijkheid beperken tot een bedrag gelijk aan het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid dat in overeenstemming met artikel [...] in stand moet worden gehouden. De verweerder kan voorts een beroep doen op het verweer dat de verontreinigingsschade het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de scheepseigenaar, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de scheepseigenaar tegen de verweerder aanhangig gemaakt rechtsgeding. De verweerder

heeft steeds het recht te vorderen dat de scheepseigenaar mede in het geding wordt betrokken.

#### *Artikel 4.117. Verjaring*

Het recht op schadevergoeding krachtens deze Onderafdeling vervalt wanneer niet binnen drie jaar vanaf de datum waarop de schade is ontstaan een rechtsvordering is ingesteld. In geen geval kan echter een rechtsvordering worden ingesteld nadat meer dan zes jaar zijn verstreken vanaf de datum van het voorval dat de schade heeft veroorzaakt. Wanneer het voorval bestaat in een opeenvolging van feiten, loopt de termijn van zes jaar vanaf de datum van het eerste feit.

### **Onderafdeling C – Verontreiniging door gevaarlijke en schadelijke stoffen**

#### *Artikel 4.118. Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Onderafdeling wordt verstaan onder:

- 1° “HNS-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van Londen van 3 mei 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, met bijlagen, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 30 april 2010, en door de latere wijzigingen van deze akten waarmee België heeft ingestemd en die in werking zijn getreden;
- 2° “CLC-Verdrag”: het Verdrag bedoeld in artikel 4.91, 1°;
- 3° “schip”: alle zeeschepen en zeegaande vaartuigen, van welk type ook;
- 4° “persoon”: iedere natuurlijke alsmede iedere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke rechtspersoon, hieronder begrepen een Staat of zijn staatsrechtelijke onderdelen;
- 5° “eigenaar”: de persoon of personen die als eigenaar van het schip zijn geregistreerd of, indien er geen registratie heeft plaatsgevonden, de persoon of personen die het schip in eigendom hebben; indien evenwel een schip eigendom is van een Staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die Staat geregistreerd staat als de exploitant van het schip, betekent „eigenaar” een zodanige maatschappij;
- 6° “ontvanger”: hetzij:
  - a) de persoon die feitelijk de bijdragende lading ontvangt die wordt gelost in de havens en terminals van een Staat die Partij is, met dien verstande dat indien ten tijde van de ontvangst de persoon die de lading feitelijk ontvangt, optreedt als lasthebber voor een ander die onder de rechtsbevoegdheid valt van een Staat die Partij is, de principaal wordt geacht de ontvanger te zijn, mits de lasthebber aan het HNS-Fonds de identiteit van de lastgever bekend maakt; of
  - b) de persoon in de Staat die Partij is, die in overeenstemming met de nationale wetgeving van die Staat wordt geacht de ontvanger te zijn van de bijdragende lading die wordt gelost in de havens en terminals van een Staat die Partij is, met dien verstande dat het totaal van de in overeenstemming met de desbetreffende nationale wetgeving ontvangen bijdragende lading wezenlijk dezelfde is als die welke onder a zou zijn ontvangen;
- 7° “gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS)”:
  - a) alle onder i tot en met vii genoemde stoffen, materialen en artikelen die als lading aan boord van een schip worden vervoerd:

- i. de in bulk vervoerde oliën zoals omschreven in voorschrift 1 van Bijlage I bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, zoals aangepast bij het daarbij behorende Protocol van 1978, zoals gewijzigd;
  - ii. de in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen zoals omschreven in voorschrift 1.10 van Bijlage II bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, zoals aangepast bij het daarbij behorende Protocol van 1978, zoals gewijzigd, en de voorlopig geclassificeerde stoffen en combinaties van stoffen die overeenkomstig voorschrift 6.3 van Bijlage II behoren tot de verontreinigingscategorieën X, Y of Z;
  - iii. de in bulk vervoerde gevaarlijke vloeistoffen vermeld in hoofdstuk 17 van de „International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk”, zoals gewijzigd, en de gevaarlijke producten waarvoor passende voorlopige voorwaarden voor het vervoer zijn voorgeschreven door de betrokken Administratie en havenadministraties in overeenstemming met punt 1.1.6 van de code;
  - iv. de gevaarlijke en schadelijke stoffen, materialen en artikelen in verpakte vorm, bedoeld in de „International Maritime Dangerous Goods Code”, zoals gewijzigd;
  - v. de vloeibare gasen vermeld in hoofdstuk 19 van de „International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk”, zoals gewijzigd, en de producten waarvoor passende voorlopige voorwaarden voor het vervoer zijn voorgeschreven door de betrokken Administratie en havenadministraties in overeenstemming met punt 1.1.6 van de code;
  - vi. in bulk vervoerde vloeistoffen met een vlampunt van ten hoogste 60 °C (gemeten door middel van een gesloten-bekerproef);
  - vii. vaste materialen in bulk die de gevaarlijke chemische eigenschappen bezitten waarop de „International Maritime Solid Bulk Cargoes Code”, zoals gewijzigd, van toepassing is, voor zover op deze stoffen eveneens de bepalingen van de „International Maritime Dangerous Goods Code” zoals die in 1996 van kracht was, van toepassing zijn wanneer ze in verpakte vorm worden vervoerd; en
- b) resten van eerder in bulk vervoerde stoffen genoemd in a., i tot en met iii en v tot en met vii hierboven.
- 8° “HNS in bulk”: elke gevaarlijke of schadelijke stof bedoeld onder het 7°, a), i. tot en met iii. en v. tot en met vii., alsmede onder het 7°, b);
- 9° “verpakte HNS”: elke gevaarlijke of schadelijke stof bedoeld onder het 7°, a), iv.;
- 10° “schade”:
- a) overlijden of lichamelijk letsel, aan boord van of buiten het schip dat de gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoert en door deze stoffen veroorzaakt;
  - b) verlies of beschadiging van zaken, buiten het schip dat de gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoert en door deze stoffen veroorzaakt;
  - c) verlies of schade door milieuvervuiling veroorzaakt door de gevaarlijke en schadelijke stoffen, met dien verstande dat de vergoeding voor andere schade aan het milieu dan winstderving ten gevolge van deze schade, wordt beperkt tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk zijn genomen of zullen worden genomen; en
  - d) de kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen;
- Indien het redelijkerwijs niet mogelijk is de door de gevaarlijke en schadelijke stoffen veroorzaakte schade te onderscheiden van de door andere factoren veroorzaakte schade, wordt alle schade geacht te zijn veroorzaakt door de gevaarlijke en schadelijke stoffen, behalve indien en voorzover de door andere factoren veroorzaakte schade van de in artikel 4, derde lid, bedoelde soort is. In dit lid wordt onder „door deze stoffen veroorzaakt” verstaan veroorzaakt door de gevaarlijke of schadelijke aard van de stoffen;

- 11° “preventieve maatregelen”: alle na het voorval door een persoon genomen redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van schade;
- 12° “voorval”: elk feit of elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor schade wordt veroorzaakt of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat schade zal worden veroorzaakt;
- 13° “vervoer over zee”: het tijdvak vanaf het moment waarop de gevaarlijke en schadelijke stoffen bij het laden in enig deel van de voorzieningen van het schip binnenkomen tot aan het moment waarop deze stoffen bij het lossen in enig deel van de voorzieningen van het schip niet meer aanwezig zijn. Indien geen voorzieningen van het schip worden gebruikt, begint respectievelijk eindigt dit tijdvak wanneer de gevaarlijke en schadelijke stoffen de reling van het schip passeren;
- 14° “bijdragende lading”: alle HNS in bulk die als lading over zee wordt vervoerd naar een haven of terminal op het grondgebied van een Staat die Partij is en in die Staat wordt gelost. Lading in doorvoer die gedurende het vervoer van de oorspronkelijke laadhaven of laadterminal naar de haven of terminal van uiteindelijke bestemming rechtstreeks of via een haven of terminal geheel of ten dele wordt overgeladen van het ene in het andere schip, wordt uitsluitend ten aanzien van de ontvangst op de uiteindelijke bestemming beschouwd als bijdragende lading;
- 15° “HNS-Fonds”: het ingevolge artikel 13 gevormde Internationale Fonds voor Gevaarlijke en Schadelijke Stoffen;
- 16° “rekeneenheid”: het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds;
- 17° “beheerder”: de directeur van het HNS-Fonds;
- 18° “tonnage”: hetzij de bruto-tonnage van het schip berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting, vervat in Bijlage I bij het Internationaal Verdrag van Londen van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen, hetzij, ingeval voornoemd Verdrag niet op het schip van toepassing is, de bruto-tonnage welke blijkt uit een nationale meetbrief.

#### *Artikel 119. Uitlegging*

Deze Onderafdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met het HNS-Verdrag.

#### *Artikel 4.120. Rechtsmacht met betrekking tot vorderingen tegen de eigenaar*

§ 1. Wanneer door een voorval schade is veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van schade in één van die gebieden, kunnen vorderingen tot vergoeding tegen de eigenaar of een ander persoon die financiële zekerheid stelt voor de aansprakelijkheid van de eigenaar uitsluitend worden ingesteld bij de Belgische rechtbanken.

§ 2. Wanneer ingevolge eenzelfde voorval verontreinigingsschade is veroorzaakt gedeeltelijk op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de exclusieve economische zone van die Staat, zijn de in § 1 bedoelde rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat veroorzaakte verontreinigingsschade op voorwaarde dat:

1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij een Belgische rechtbank overeenkomstig artikel 4.126 is gevormd; en

2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat, of afstand van deze vordering doet.

§ 3. Wanneer door een voorval uitsluitend schade is veroorzaakt buiten het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van iedere Staat en hetzij de voorwaarden voor de toepassing van deze Onderafdeling bedoeld in artikel 4.123, § 1, 3°, zijn vervuld, hetzij preventieve maatregelen ter voorkoming of beperking van zodanige schade zijn genomen, kunnen vorderingen tot vergoeding tegen de eigenaar of de andere persoon die voor de aansprakelijkheid van de eigenaar financiële zekerheid stelt uitsluitend worden ingesteld bij de rechter van de Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag:

1° waarin het schip is geregistreerd of, in geval van een niet-geregistreerd schip, de Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag onder wiens vlag het schip bevoegd is te varen; of

2° waarin de eigenaar zijn gewone verblijfplaats heeft of waar diens hoofdkantoor is gevestigd; of

3° waarin overeenkomstig artikel 4.126, § 3 een fonds is gevormd.

§ 4. Nadat een fonds als bedoeld in artikel 4.126 is gevormd door de eigenaar of door de verzekeraar of andere persoon die ingevolge artikel [...] financiële zekerheid stelt, is de rechter waar het fonds is gevormd bij uitsluiting bevoegd te beslissen in alle aangelegenheden betreffende de toedeling en verdeling van het fonds.

§ 3. Uitsluitend de rechtbank van koophandel te Antwerpen neemt kennis van de in de vorige paragrafen bedoelde vorderingen, voor zover de Belgische rechtbanken rechtsmacht hebben.

#### *Artikel 4.121. Rechtsmacht met betrekking tot vorderingen tegen het HNS-Fonds of ingesteld door het HNS-Fonds*

§ 1. Onverminderd de volgende paragrafen, kan een vordering tot betaling van schadevergoeding op grond van artikel [...] slechts tegen het HNS-Fonds worden ingesteld bij de rechter die op grond van artikel 4.120 bevoegd is ten aanzien van vorderingen tegen de eigenaar die voor schade, veroorzaakt door het desbetreffende voorval, aansprakelijk is, of bij een rechter in een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag en die bevoegd zou zijn geweest indien de eigenaar aansprakelijk zou zijn geweest.

§ 2. Ingeval de identiteit van het schip dat de gevaarlijke en schadelijke stoffen die de schade hebben veroorzaakt, vervoerde, niet wordt achterhaald zijn de bepalingen van artikel 4.120, § 1 van overeenkomstige toepassing op rechtsvorderingen ingesteld tegen het HNS-Fonds.

§ 3. Indien tegen de eigenaar of zijn garant een vordering tot vergoeding van schade bij een rechter is ingesteld, is deze rechter bij uitsluiting bevoegd kennis te nemen van een vordering betreffende dezelfde schade tegen het HNS-Fonds tot vergoeding overeenkomstig artikel [...].



§ 4. Het HNS-Fonds heeft het recht zich als partij te voegen in elk geding dat overeenkomstig deze Onderafdeling tegen de eigenaar of zijn garant wordt gevoerd.

§ 5. Behoudens voor zover het zevende lid anders bepaalt, is het Fonds niet gebonden door enige beslissing of uitspraak in gedingen waarin het geen partij is geweest, noch aan enige schikking waarbij het geen partij is.

§ 6. Onverminderd § 4 heeft, indien op grond van deze Onderafdeling een vordering tot vergoeding van schade tegen een eigenaar of zijn garant is ingesteld bij de in artikel 4.XX bedoelde rechter, elke partij in het geding het recht het HNS-Fonds van het geding in kennis te stellen. Indien zulk een kennisgeving is gedaan op een zodanig tijdstip en op zodanige wijze dat het HNS-Fonds daadwerkelijk de mogelijkheid heeft gehad zich als partij te voegen in het geding, wordt een uitspraak van de rechter in dat geding, nadat deze in België onherroepelijk en voor tenuitvoerlegging vatbaar is geworden, bindend voor het HNS-Fonds in die zin dat het Fonds de gronden en de beslissing van het vonnis niet kan bestrijden, zelfs indien het zich niet als partij heeft gevoegd in het geding.

#### *Artikel 4.122. Erkenning en tenuitvoerlegging*

§ 1. Beslissingen van een uit hoofde van artikel 38 van het HNS-Verdrag bevoegde rechter die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waarin zij zijn gegeven en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend, tenzij:

1° de beslissing is verkregen door bedrog; of

2° de verweerder niet binnen een redelijke termijn is verwittigd en niet behoorlijk in de gelegenheid is gesteld zijn zaak uiteen te zetten.

§ 2. Een beslissing die ingevolge § 1 is erkend, is vatbaar voor tenuitvoerlegging, zodra de desbetreffende formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een hernieuwd onderzoek van de zaak.

§ 3. Onverminderd beslissingen betreffende de verdeling, bedoeld in artikel [...], worden uitspraken die tegen het HNS-Fonds zijn gedaan door een uit hoofde van artikel 4.121, § 1 en 3 bevoegde rechter, wanneer zij voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waar zij zijn gedaan en daartegen in die Staat geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, erkend en zijn zij vatbaar voor tenuitvoerlegging.

§ 4. Wanneer ze door een gerecht van een andere lidstaat van de Europese Unie, met uitzondering van Denemarken, zijn gegeven, worden de beslissingen over zaken die onder het HNS-Verdrag vallen, in België erkend en ten uitvoer gelegd overeenkomstig de toepasselijke interne communautaire regelgeving ter zake.

§ 5. Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht worden rechterlijke beslissingen uit Staten die niet door het HNS-Verdrag zijn gebonden, welke betrekking hebben op de vergoeding van verontreinigingsschade op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, niet in België erkend of uitvoerbaar verklaard.

#### *Artikel 4.123. Internationale en materiële toepassing*

§ 1. Deze Onderafdeling is uitsluitend van toepassing:

1° op schade veroorzaakt op het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag;

2° op schade door milieuvervuiling veroorzaakt binnen de exclusieve economische zone van een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag, vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, of, indien een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag een zodanige zone niet heeft vastgesteld, binnen een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, door die Staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht en zich niet verder uitstrekkend dan 200 zeemijl van de basislijnen waarvandaan de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten;

3° op schade, anders dan schade voor milieuvervuiling, veroorzaakt buiten het grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, van iedere Staat, indien deze schade is veroorzaakt door een stof vervoerd aan boord van een schip dat is geregistreerd in een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag of, in geval van een niet-geregistreerd schip, aan boord van een schip dat bevoegd is de vlag te voeren van een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag; en

4° op preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of ter beperking van schade bedoeld onder het 1°, 2° en 3°.

§ 2. Deze Onderafdeling is van toepassing op vorderingen, anders dan vorderingen uit hoofde van een overeenkomst tot het vervoer van goederen en passagiers, wegens schade voortvloeiende uit het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee;

§ 3. Deze Onderafdeling is niet van toepassing voorzover de bepalingen ervan onverenigbaar zijn met het recht dat toepasselijk is op arbeidsongevallen of met betrekking tot een stelsel voor sociale zekerheid.

§ 4. Deze Onderafdeling is niet van toepassing:

1° op schade door verontreiniging zoals omschreven in het CLC-Verdrag, ongeacht of ten aanzien van die schade wel of geen schadevergoeding verschuldigd is ingevolge dat Verdrag; en

2° op schade veroorzaakt door radioactieve materialen van klasse 7, bedoeld in hetzij de “International Maritime Dangerous Goods Code”, zoals gewijzigd, hetzij de “International Maritime Solid Bulk Cargoes Code”, zoals gewijzigd.

§ 5. Behoudens het bepaalde in het tweede lid, is deze Onderafdeling niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen en andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat die in de betrokken periode uitsluitend werden gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden, tenzij in de mate dat de betrokken Staat op het schip het HNS-Verdrag van toepassing heeft verklaard overeenkomstig artikel 4.5 van het HNS-Verdrag.

Ten aanzien van schepen die eigendom zijn van een Staat bij het Bunkeroleverdrag en die gebruikt worden voor handelsdoeleinden kan elke Staat in rechte worden aangesproken voor de in artikel 4.120, § 5 bedoelde rechtbank, en doet deze afstand van elk verweer waarop hij zich in zijn hoedanigheid van soevereine Staat zou kunnen beroepen.

#### *Artikel 4.124. Aansprakelijkheid van de eigenaar*

§ 1. De eigenaar op het tijdstip van een voorval is, behoudens het bepaalde in § 2 en 3, aansprakelijk voor schade veroorzaakt door gevaarlijke en schadelijke stoffen in verband met het vervoer daarvan over zee aan boord van het schip, met dien verstande dat, zo het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, de eigenaar op het tijdstip van het eerste feit aansprakelijk is.

§ 2. De eigenaar is niet aansprakelijk indien hij bewijst dat:

1° de schade het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard; of

2° de schade geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van een derde, met de bedoeling schade te veroorzaken; of

3° de schade geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die functie; of

4° het nalaten door de vervoerder of enige andere persoon om gegevens te verstrekken omtrent de gevaarlijke en schadelijke aard van de vervoerde stoffen hetzij:

a) geheel of ten dele de schade heeft veroorzaakt; of

b) heeft geleid tot het niet afsluiten door de eigenaar van de in artikel 12 bedoelde verzekering;

mits noch de eigenaar, noch diens ondergeschikten of lasthebbers kennis hadden of redelijkerwijs hadden moeten hebben van de schadelijke en gevaarlijke aard van de vervoerde stoffen.

§ 3. Indien de eigenaar bewijst dat de schade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met de bedoeling de schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon, kan de eigenaar geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon worden ontheven.

§ 4. Geen vordering tot vergoeding van schade kan tegen de eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met deze Onderafdeling.

§ 5. Onverminderd § 6, kan noch op grond van deze Onderafdeling, noch op enige andere grond, een vordering tot schadevergoeding, worden ingesteld tegen:

1° de ondergeschikten of lasthebbers van de eigenaar of de bemanningsleden;

2° de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het schip verricht;

3° elke bevrachter (hoe ook omschreven, met inbegrip van een rompbevrachter), beheerder of exploitant van het schip;

4° personen die met instemming van de eigenaar of in opdracht van een bevoegde overheidsinstantie bergingswerkzaamheden verrichten;

5° personen die preventieve maatregelen nemen; en

6° alle ondergeschikten of lasthebbers van personen genoemd onder het 3°, 4° en 5°, tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 6. Geen enkele bepaling van dit Verdrag doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van de eigenaar tegenover derden, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, de verzender of de ontvanger van de stof die de schade heeft veroorzaakt, of de in § 5 bedoelde personen.

*Artikel 4.125. Voorvallen waarbij twee of meer schepen zijn betrokken*

§ 1. Wanneer de schade het gevolg is van een voorval waarbij twee of meer schepen zijn betrokken die beide gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren, is elke eigenaar, tenzij deze ingevolge artikel 4.124 van zijn aansprakelijkheid is ontheven, aansprakelijk voor de schade. De eigenaars zijn hoofdelijk en ondeelbaar aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijs niet te scheiden is.

§ 2. De eigenaars kunnen zich evenwel beroepen op de beperkingen van de aansprakelijkheid die op elk van hen krachtens artikel 4.126 van toepassing zijn.

§ 3. Geen enkele bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van een eigenaar tegenover een andere eigenaar.

*Artikel 4.126. Beperking van de aansprakelijkheid*

§ 1. De eigenaar van een schip kan zijn aansprakelijkheid uit hoofde van deze Onderafdeling per voorval beperken tot een totaalbedrag dat als volgt wordt berekend:

1° indien de schade is veroorzaakt door HNS in bulk:

a) 10 miljoen rekeneenheden voor een schip van ten hoogste 2000 tonnage-eenheden; en  
b) voor een schip met een tonnage boven 2000 ton, het onderstaande bedrag in aanvulling op het in i genoemde bedrag;  
voor elke tonnage-eenheid tussen 2001 en 50.000 tonnage-eenheden, 1500 rekeneenheden;  
voor elke tonnage-eenheid boven 50.000 tonnage-eenheden, 360 rekeneenheden;  
met dien verstande dat het totaalbedrag in geen geval meer kan zijn dan 100 miljoen rekeneenheden.

2° indien de schade veroorzaakt is door verpakte HNS of indien de schade veroorzaakt is door zowel HNS in bulk als verpakte HNS, of indien niet kan worden vastgesteld of de van dat schip afkomstige schade veroorzaakt is door HNS in bulk of door verpakte HNS:

a) 11,5 miljoen rekeneenheden voor een schip van ten hoogste 2000 tonnage-eenheden; en  
b) voor een schip met een tonnage boven 2000 ton, het onderstaande bedrag in aanvulling op het in i genoemde bedrag:  
voor elke tonnage-eenheid tussen 2001 en 50.000 tonnage-eenheden, 1.725 rekeneenheden;  
voor elke tonnage-eenheid boven 50.000 tonnage-eenheden, 414 rekeneenheden;  
met dien verstande dat het totaalbedrag in geen geval meer kan zijn dan 115 miljoen rekeneenheden.

§ 2. De eigenaar is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid uit hoofde van deze Onderafdeling te beperken indien wordt bewezen dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 3. Ten einde zich op de in het eerste lid bedoelde beperking te kunnen beroepen, moet de eigenaar bij de rechtbank waar op grond van artikel 4.120 een vordering werd of kan worden gebracht, een fonds vormen ten bedrage van het maximum van de aansprakelijkheid ingevolge het eerste lid. Het fonds kan worden gevormd door het storten van een geldsom of door het stellen van een bankgarantie of andere financiële zekerheid die aanvaardbaar is en door de rechtbank voldoende wordt geacht.

§ 4. Onverminderd het bepaalde in artikel [...] wordt het fonds onder de schuldeisers verdeeld naar verhouding van het bedrag van hun erkende vorderingen.

§ 5. Indien de eigenaar of één van zijn aangestelden of lasthebbers, of een persoon die hem een verzekering of andere financiële zekerheid heeft verschaft, vóór de verdeling van het fonds in verband met het voorval een vergoeding heeft betaald, treedt deze persoon tot beloop van het door hem betaalde bedrag bij wege van subrogatie in de rechten die de door hen schadeloos gestelde persoon onder deze Onderafdeling zou hebben gehad.

§ 6. Het in § 5 bedoelde recht van subrogatie kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot enige vergoeding voor verontreinigingsschade die zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover een zodanige subrogatie volgens de toepasselijke nationale wetgeving geoorloofd is.

§ 7. Wanneer eigenaars of andere personen bewijzen dat zij op een later tijdstip gedwongen zouden kunnen worden geheel of gedeeltelijk een bedrag aan schadevergoeding te betalen terzake waarvoor zij, indien deze vergoeding zou zijn betaald vóór de verdeling van het fonds, ingevolge § 5 of 6 tot subrogatie zouden gerechtigd zijn, dan kan de rechter bevelen dat voorlopig een bedrag wordt terzijde gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op dat latere tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

§ 8. Vorderingen die betrekking hebben op door de eigenaar vrijwillig en binnen de grenzen der redelijkheid gedane uitgaven en gebrachte offers ter voorkoming of beperking van schade staan in rang gelijk met andere vorderingen op het fonds.

§ 9. De in § 1 genoemde bedragen worden omgerekend in de in België wettelijk gangbare munt volgens de waarde van die munteenheid ten opzichte van het bijzondere trekkingsrecht op de datum van de vorming van het in § 3 bedoelde fonds. De waarde van de gangbare munt, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

§ 10. De verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt, heeft het recht tot het vormen van een fonds in overeenstemming met dit artikel op dezelfde voorwaarden en met dezelfde rechtsgevolgen als ware het door de eigenaar gevormd. Een zodanig fonds kan zelfs worden gevormd indien, ingevolge § 2, de eigenaar niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, maar de vorming daarvan laat dan de rechten van de schuldeisers tegenover de eigenaar onverlet.

§ 11. Behoudens de in deze Onderafdeling bepaalde afwijkingen, zijn de artikelen 4.45 tot 4.59 van toepassing op de vorming, de vereffening en de verdeling van het overeenkomstig § 3 gevormde fonds.

#### *Artikel 4.127. Gronden voor niet-ontvankelijkheid*

§ 1. Indien na een voorval de eigenaar krachtens artikel 4.126 een fonds heeft gevormd en gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken:

1° kan een persoon die uit dat voorval een vordering wegens schade heeft, ter zake van die vordering geen rechten doen gelden op andere goederen van die eigenaar;

2° kan de rechter de opheffing bevelen van het beslag op het schip of op het ander goed van de eigenaar ter zake van een vordering tot vergoeding van schade voortvloeiend uit dat voorval en op overeenkomstige wijze handelen ten aanzien van borgstelling of andere ter voorkoming van een zodanig beslag gestelde zekerheid.

§ 2. Paragraaf 1 is evenwel alleen van toepassing indien de schuldeiser toegang heeft tot de rechtbank die het fonds beheert en het fonds tot voldoening van zijn vordering werkelijk beschikbaar is.

#### *Artikel 4.128. Overlijden en letsel*

Vorderingen wegens overlijden of persoonlijk letsel hebben voorrang boven andere vorderingen, behoudens voor zover het totaal van de vorderingen meer bedraagt dan twee derde van het totaalbedrag dat ingevolge artikel 4.126, § 1 is vastgesteld.

#### *Artikel 4.129. Rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar*

Vorderingen tot vergoeding van schade kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die ter dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar wegens schade financiële zekerheid stelt. In dat geval kan de verweerder, zelfs indien de eigenaar niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zich op de in het eerste lid omschreven beperking van aansprakelijkheid beroepen. Hij mag zich voorts beroepen op de verweermiddelen (anders dan het faillissement of de vereffening van de eigenaar) waarop de eigenaar zelf gerechtigd was zich te beroepen. Voorts kan de verweerder een beroep doen op het verweer dat de schade het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de eigenaar zelf, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat hij zou hebben kunnen aanvoeren in een door de eigenaar tegen hem aanhangig gemaakt rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht te vorderen dat de eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

#### *Artikel 4.130. Toepassing van het Fonds-Verdrag en het Fonds-Protocol 2003*

De vergoeding van schade in samenhang met vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen wordt mede beheerst door het HNS- Verdrag.

#### *Artikel 4.131. Rechtspersoonlijkheid van het HNS-Fonds*

Het HNS-Fonds wordt als rechtspersoon erkend.

De beheerder van het HNS-Fonds is de wettige vertegenwoordiger ervan in België.

#### *Artikel 4.132. Subrogatie en verhaal*

§ 1. Het HNS-Fonds treedt voor elk bedrag aan vergoeding van schade dat het op grond van artikel 14.1 van het HNS-Verdrag heeft betaald, bij wege van subrogatie in de rechten die de persoon wiens schade is vergoed, zou hebben kunnen doen gelden ten aanzien van de eigenaar of zijn garant.

§ 2. Onverminderd enig ander recht van subrogatie of verhaal tegen het HNS-Fonds, treedt elke openbare dienst behorend tot de federale Regering of de Regeringen van de Gewesten of Gemeenschappen die vergoedingen voor verontreinigingsschade betaald heeft, in de rechten die de vergoede persoon zou hebben gehad krachtens het HNS-Verdrag.

#### *Artikel 4.133. Verjaring*

§ 1. Het recht op schadevergoeding krachtens deze Onderafdeling vervalt wanneer niet binnen drie jaar vanaf de datum waarop de persoon die de schade lijdt op de hoogte was of redelijkerwijze op de hoogte had kunnen zijn van de schade en de identiteit van de eigenaar, een rechtsvordering is ingesteld.

§ 2. Het recht op schadevergoeding krachtens deze Onderafdeling vervalt wanneer geen rechtsvordering is ingesteld en evenmin een kennisgeving is gedaan ingevolge artikel 4.121, § 6, binnen drie jaar na de datum waarop de persoon die de schade lijdt op de hoogte was of redelijkerwijze op de hoogte had kunnen zijn van de schade.

§ 3. In geen geval kan echter een rechtsvordering worden ingesteld nadat tien jaar zijn verstreken vanaf de datum van het voorval dat de schade heeft veroorzaakt.

§ 4. Wanneer het voorval wordt gevormd door een opeenvolging van feiten, begint de in § 3 bedoelde termijn van tien jaar te lopen vanaf de datum van het laatste van die feiten.

### **Onderafdeling D – Nucleaire schade**

#### *Artikel 4.134. Schade door nucleaire schepen*

§ 1. De exploitant van een nucleair aangedreven schip is objectief aansprakelijk voor elke schade waarvan is bewezen dat zij werd veroorzaakt door een kernongeval door dit schip teweeggebracht.

Alleen de exploitant van het nucleair aangedreven schip is voor de in het eerste lid bedoelde schade aansprakelijk.

§ 2. De aansprakelijkheid van de exploitant is ten aanzien van eenzelfde schip beperkt tot 800.000.000,00 euro voor eenzelfde atoomongeval. In dit bedrag zijn de gerechtskosten begrepen.

§ 3. De rechtspersonen die krachtens de wetten en verordeningen financiële tegemoetkomingen of verstrekkingen zoals geneeskundige zorgen verlenen, treden in de rechten van de slachtoffers van een kernongeval of van hun rechtverkrijgenden ten

aanzien van de exploitant van het nucleair aangedreven schip, tot het beloop van de sommen die ofwel als tegemoetkoming werden uitgekeerd, ofwel de onbetaald gebleven kosten vertegenwoordigen.

§ 4. Alleen de rechtbank van koophandel te Antwerpen is bevoegd om in eerste aanleg kennis te nemen van vorderingen gegrond op de bepalingen van deze Onderafdeling en op de ter zake gesloten internationale verdragen.

*Artikel 4.135. Schade bij zeevervoer van nucleaire stoffen*

§ 1. Dit artikel wordt uitgelegd in overeenstemming met de Overeenkomst van Brussel van 17 december 1971 inzake de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van het zeevervoer van nucleaire stoffen.

§ 2. Elke persoon die krachtens een internationale overeenkomst of een nationale wet betreffende zeevervoer aansprakelijk kan worden gesteld voor schade die is veroorzaakt door een kernongeval, wordt van deze aansprakelijkheid ontheven:

1° indien de exploitant van een kerninstallatie voor zodanige schade aansprakelijk is krachtens het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie of het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid inzake kernschade;

2° indien de exploitant van een kerninstallatie voor zodanige schade aansprakelijk is krachtens een nationale wet die de aansprakelijkheid voor zodanige schade regelt, mits deze wet voor degenen die schade lijden in alle opzichten even gunstig is als voornoemd Verdrag van Parijs of voornoemd Verdrag van Wenen.

De in het eerste lid bedoelde ontheffing van aansprakelijkheid is eveneens van toepassing op schade veroorzaakt door een kernongeval:

1° aan de kerninstallatie zelf of aan alle goederen op het terrein van die installatie die worden gebruikt of bestemd zijn om te worden gebruikt in verband met die installatie; of

2° aan het vervoermiddel waarin de betrokken nucleaire stoffen zich op het tijdstip van het kernongeval bevonden,

waardoor de exploitant van de kerninstallatie niet aansprakelijk is omdat zijn aansprakelijkheid voor zodanige schade is uitgesloten krachtens de bepalingen van het voornoemde Verdrag van Parijs of het voornoemde Verdrag van Wenen, of, in gevallen als bedoeld in het eerste lid, 2°, door soortgelijke bepalingen van de daarin bedoelde nationale wet.

Het vorige lid laat de aansprakelijkheid van natuurlijke personen die de schade hebben veroorzaakt door een handelen of nalaten met het opzet schade te veroorzaken onverlet.

§ 3. Dit artikel laat onverlet de aansprakelijkheid van de exploitant van een nucleair schip voor schade veroorzaakt door een kernongeval waarbij splijtstoffen van, of radioactieve produkten of afvalstoffen voortgebracht op dat schip zijn betrokken.



De Commissie Maritiem Recht bereidt een volledige herziening van het Belgisch scheepvaartrecht voor. Dit vierde Blauwboek bevat bepalingen over het statuut van reders (begripsbepalingen, scheepsmede-eigendom, aansprakelijkheid van reders, beperking van deze aansprakelijkheid). Het maakt deel uit van een reeks Blauwboeken die dienen bij een publieke consultatie van alle betrokkenen uit het scheepvaart-, haven- en rechtsbedrijf. Het heeft een blijvende waarde voor de latere uitlegging van het nieuwe wetboek.



[www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be)  
[www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be)